M. Moldenhauer.

Kamerun

und

die Deutsche Tsadsee-Eisenbahn.



Friedrich Wilhelm der Große Churfürst von Brandenburg,
Begründer der ersten Deutschen Kolonien in Afrika.

„Seefahrt und Handlung sind die fürnehmsten Säulen eines Estats".

Instruktion des Grossen Churfürsten vom 18. Januar 1684
für die Brandenburgische Afrikanische Kompagnie.

Kamerun

und die

Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn.

Unter Benutzung amtlichen Materials und freundlicher Mitarbeit des Kaiserlichen Geheimen Regierungsrathes Herrn Professor Dr. F. Wohltmann zu Bonn a. Rhein

von

Carl René

Director des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats.

Mit 37 Textbildern und 22 Tafeln nach Original-Aufnahmen der Kamerun-Eisenbahn-Expedition 1902/1903 und der Herren: Major von Morgen, Hauptmann: von Besser, Glauning und Ramsay, sowie mit 3 Karten.

Berlin 1905

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstrasse 68—71.

Inhaltsverzeichnis.

Verzeichnis der Karten und Abbildungen.

Karten:

Tafeln:

Text-Illustrationen.

Vorwort.

Heute vor 20 Jahren, am 14. Juli 1884, wurde die Küste von Kamerun durch den Afrikaforscher Generalkonsul Dr. Nachtigal für das Deutsche Reich in feierlicher Form in Besitz genommen!

200 Jahre früher, am 1. Januar 1683, hatte schon einmal auf Afrikanischer Erde, unweit derselben Küstenstrecke, eine Deutsche Flagge geweht.

Der Grofse Churfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg, unstreitig einer der tatkräftigsten und bedeutendsten Monarchen seiner Zeit, hatte in richtiger Erkenntnis des Wertes und der Bedeutung von Kolonien für das Heimatsland, einen ansehnlichen Teil Landes an der Küste von Guinea, zwischen Axim und dem Kap der drei Spitzen, durch Vertrag vom 16. Mai und 6./16. November 1681 von den Eingebornen erworben.

Stolz erhob sich damals die ruhmvolle Standarte des Siegers von Fehrbellin auf der Veste Grofs-Friedrichsberg, im fernen Afrika! Nach dem bereits 1688 erfolgten Ableben des so energischen und genialen Herrschers ging leider diese Errungenschaft der weitsichtigen Politik des grofsen Hohenzollern allmählich unter seinen Nachfolgern, durch den Neid der fremden Handels-Compagnien und aus Mangel an Interesse in der Heimat, wieder verloren! Aber wo der Deutsche Aar einmal seine Fänge eingeschlagen hat, da ist er niemals wieder endgültig zu vertreiben.

Getreu seiner stolzen Devise: »Non soli cedit!« kehrte der Adler des Hauses Hohenzollern nach 200 Jahren siegreich zur Afrikanischen Küste zurück!

Nach der durch Blut und Eisen glücklich erkämpften Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches gewann der Gedanke immer mehr und mehr im Deutschen Volke an Boden, dafs Deutschland berufen sei, auch auf dem Weltmeere, in fernen Ländern, seine Macht zur Geltung zu bringen und ebenfalls seinen Anteil zu fordern am Schwarzen Erdteile.

Unter der glorreichen Regierung Kaiser Wilhelms des Grofsen und des eisernen Kanzlers Fürst Bismarck wurde auch dieses Sehnen des Deutschen Volkes erfüllt!

Aus kleinen Anfängen haben sich inzwischen unsere Afrikanischen Kolonien, dank der steten Fürsorge unseres weitsichtigen und tatkräftigen Kaisers Wilhelm II., nach Überwindung mancher Schwierigkeiten, in erfreulichster Weise entwickelt.

Namentlich Kamerun hat besonders gute Fortschritte gemacht und berechtigt zu grofsen Hoffnungen für die Zukunft. —

Wenn es, was bestimmt zu erwarten ist, gelingt, durch die projektierte Eisenbahn die Kolonie — wenn auch zunächst nur etappenweise — bis zum Tsadsee zu erschliefsen, dann wird es möglich sein, das reichste und fruchtbarste Gebiet von ganz Zentralafrika dem Weltverkehr zu eröffnen und Deutscher Tatkraft ein weites Arbeitsfeld darzubieten!

Erst dann wird sich im vollen Maise zeigen, welche wertvolle Erwerbung das Deutsche Reich gemacht hat, als es vor 20 Jahren Kamerun unter seinen Schutz stellte.

Am Gedenktage jenes bedeutungsvollen Ereignisses vollendete ich mein Buch.

Möge das Werk dazu beitragen, Kamerun, der Perle unter unseren Kolonien, neue Freunde zu gewinnen! Dann ist der Zweck meiner Schrift vollständig erfüllt.

z. Zt. Stefaniewarte bei Carlsbad in Böhmen,
am 14. Juli 1904.

Carl René.

Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!

Seine Majestät Kaiser Wilhelm II.

Präsidium des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats.



Seine Hoheit Herzog Ernst Günther von Schleswig-Holstein.

(Mit Genehmigung des Hofphotographen E. Bieber-Berlin.)

I.

Einleitung.

Die Entstehung des Kamerun-Eisenbahn-Projekts.

Als Henry M. Stanley, der gröfste Afrikareisende unserer Zeit, von seiner letzten gefahrvollen Durchquerung des schwarzen Kontinents zur Auffindung Emin Paschas (25. Februar 1887 bis 6. Dezember 1889) nach Europa zurückgekehrt war, äufserte er im Kreise von Freunden, dafs nunmehr die Periode der eigentlichen Afrikaforschung als abgeschlossen betrachtet werden könne! Alle wichtigen geographischen Aufgaben seien gelöst, es wäre nunmehr an der Zeit, Afrika wirtschaftlich zu erschliefsen, und zwar in erster Linie durch Eisenbahnen. Es waren zwar damals bereits verschiedene Eisenbahnen auf afrikanischer Erde in Betrieb, doch waren das, abgesehen von Ägypten, verhältnismäfsig nur kleine Linien, wenn man die ungeheure Gröfse des Weltteils berücksichtigt. Die grofse Kongo-Eisenbahn, deren geistige Urheberschaft übrigens Stanley selbst gebührt, stand schon im Projekt fest. Aber erst im März 1890 wurde dieses gewaltige Werk unter der mächtigen Protektion des so tatkräftigen Königs Leopold von Belgien und unter Leitung des aufserordentlich energischen belgischen Kolonialpolitikers Colonel Thys in Angriff genommen und nach Verlauf von acht Jahren in seiner ganzen Ausdehnung von Matadi bis Stanleypool (399 km) glücklich vollendet. Inzwischen sind nun zwar weitere afrikanische

Bahnen gebaut worden, aber immer noch viel zu wenig im Interesse einer fruchtbringenden Erschliefsung des Kontinents. Namentlich die deutschen Kolonien in Afrika sind in dieser Beziehung recht zurückgeblieben. Es kann allerdings kein Zweifel darüber walten, dafs die wesentliche Ursache dieses bedauerlichen Umstandes in einer gewissen Indifferenz zu suchen ist, welche das deutsche Publikum kolonialen Unternehmungen gegenüber an den Tag legt. — Die grofse Begeisterung, welche in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts unsere Nation ergriffen hatte, als die ersten kolonialen Erwerbungen unter Kaiser Wilhelm I. stattfanden, ist leider im Laufe der Zeit einem erheblichen Pessimismus gewichen, der glücklicherweise keine wirklich berechtigte Basis besitzt. Man darf aber jetzt hoffen, dafs eine objektivere Würdigung des Wertes unserer Kolonien sich bald Bahn brechen wird. Einen erfreulichen Beweis für die Besserung der Verhältnisse bietet jedenfalls die Tatsache, dafs der Handel der deutschen Kolonien sich namentlich in den letzten Jahren bedeutend gehoben hat. Die wirtschaftliche Entwicklung unserer Schutzgebiete hat unzweifelhaft einen kräftigen Aufschwung genommen. Insbesondere gilt dies von Kamerun, dessen Handel sich allein im letzten Jahre um etwa 4 Millionen Mark gesteigert hat, nachdem er im Vorjahre zurückgegangen war.

Von den deutschen Kolonien wird Kamerun mit Recht als die wertvollste angesehen! Die Aufschliefsung des Landes ist aber noch weit im Rückstande, obwohl sich eine stattliche Zahl unserer angesehensten Kolonialpolitiker, Forscher, Reisenden und Kaufleute seit Jahren dieser Aufgabe gewidmet hat. Leistungsfähige Kolonialgesellschaften und kapitalkräftige Handelskompagnien haben das Küstengebiet von Kamerun systematisch bearbeitet und sind seit Jahren damit beschäftigt, das Land etappenweise zu erschliefsen. Es wurden zwar auf diesem Wege bereits erfreuliche Ergebnisse erzielt, aber zu einer vollständigen Erschliefsung der Kolonie, insbesondere des Hinter-

landes mit Adamaua und dem reichgesegneten Tsâdseegebiet, ist es selbst bis in die neueste Zeit noch nicht gekommen. Allerdings stehen dem Vordringen des Handels grofse natürliche Schwierigkeiten im Wege. Gewaltige, fast undurchdringliche Urwälder und hohe Berge trennen das Hinterland von dem Küstengebiet, so dafs jene Gegenden



Henry M. Stanley.

noch immer schwer zu erreichen sind. Vor allem fehlt es an dauernd befahrbaren Wasserstrafsen und guten Karawanenwegen. Kaum das ganze Küstengebiet von Kamerun ist heute völlig erschlossen, geschweige denn das grofse Hinterland mit Adamaua und den Emiraten am Tsâdsee. Selbst den in den letzten Jahren von der deutschen

Regierung mit weitgehenden Konzessionen ausgestatteten, kapitalkräftigen Gesellschaften „Nordwest- und Süd-Kamerun“ ist es trotz grofser Anstrengungen immer noch nicht gelungen, ihr Konzessionsgebiet in allen Teilen zu erschliefsen.

Es lag daher nahe, den Versuch zu machen, endlich Kamerun, bis zum Tsâdsee, dem Handel und Verkehr zu eröffnen.

Durch gröfsere Reisen angeregt, hatte ich mich schon seit vielen Jahren mit den Ergebnissen der Afrikaforschung beschäftigt. Einen nicht unerheblichen Teil des schwarzen Erdteils hatte ich aus eigener Anschauung kennen gelernt! Mit der mohammedanischen Welt war ich vertraut geworden durch meine verschiedenen Reisen in der europäischen und asiatischen Türkei, Ägypten, Tunis und Marokko, ferner durch freundschaftliche Beziehungen zu hervorragenden türkischen und arabischen Würdenträgern, wie z. B. dem verstorbenen Grofsvezier Halil Rifaat Pascha, dem Marineminister Hassan Pascha, verschiedenen arabischen Scheichs und Hodjas, sowie zu dem grofsen Orientalisten, Professor Hermann Vambéry in Budapest, vor allem aber durch längere Wirksamkeit in Konstantinopel, dem Sitze des Khalifats. Diesem Umstande habe ich es in erster Linie zu verdanken, dafs ich über die mohammedanischen Reiche von Zentralafrika aus guter Quelle meine Informationen beziehen konnte. Von unseren Kolonien war Kamerun, das vermöge seiner überaus günstigen geographischen Lage geradezu das natürliche Eingangstor von Zentralafrika bildet, schon seit geraumer Zeit der Gegenstand meines besonderen Interesses. Einigen bedeutenden Afrikareisenden, wie Stanley, Rohlfs, Dr. Nachtigal u. a., stand ich durch langjährige Bekanntschaft nahe. Unter diesen habe ich namentlich Gerhard Rohlfs, zu dem ich in Weimar schon 1882 bis 1884 in Beziehungen trat, die wichtigsten Anregungen zu danken. Er hatte 1865 bis 1867 die Sahara durchquert und unter grofsen Gefahren und aufserordentlichen An-

strengungen die sagenhafte Stadt Kuka am Tsâdsee — die alte Residenz des Reiches Bornu — erreicht. Rohlfs kannte jenes ferne Gebiet besser als die meisten anderen Reisenden. Von ihm erhielt ich zuerst eingehende und sehr interessante Aufschlüsse über denjenigen Teil des alten Tsâdseereiches, der heute unter deutschem Schutze steht.



Gerhard Rohlfs.

Als ich im Frühjahr 1897 mit dem damals auf Urlaub nach Deutschland zurückgekehrten Kaiserlichen Gouverneur von Kamerun, Herrn v. Puttkamer, wieder zusammentraf, fanden zwischen uns eingehende Besprechungen über die wirtschaftliche Lage des von ihm verwalteten Schutzgebietes statt. Wir kamen bei diesen Konferenzen sehr bald zu dem Ergebnis, daſs nach Lage der Verhältnisse die Kolonie und ihr Hinterland nur durch eine leistungsfähige Eisenbahn dem Handel und Verkehr erschlossen

werden kann, und dafs die Erbauung einer solchen daher unbedingt notwendig sei.

Die wertvollen Informationen und wohlwollende Unterstützung, die mir der Gouverneur v. Puttkamer damals bereits gewährte, waren dafür entscheidend, dafs ich meine Tätigkeit fortan der Verwirklichung der Kamerun-Eisenbahn widmete. Es stellten sich mir zwar anfangs aufserordentliche Schwierigkeiten in den Weg. Selbst alte bewährte Kolonialfreunde waren nur schwer zu bewegen, meine Bemühungen ernsthaft zu unterstützen. Nur Schritt für Schritt kam ich daher vorwärts, bis es mir endlich gelang, einige persönliche Freunde für den Gedanken zu gewinnen. So entstand im Jahre 1900 das eigentliche Gründungskomitee des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats.

Aber auch später, als das Syndikat gebildet war und seine Arbeiten aufgenommen hatte, fehlte es nicht an neuen Hindernissen. Auf besonders grofsen Widerstand stiefs ich namentlich, als ich auf die Notwendigkeit hinwies, die ursprünglich nur als Küstenland-Linie gedachte Eisenbahn bis weit in das Innere von Kamerun zum Tsâdsee gehen zu lassen. Man bezeichnete mein Projekt vielfach als phantastisch, riet mir, das Unternehmen erheblich zu beschränken und die Bahnlinie höchstens etwa 100 km weit, also nur bis an die Grenze des Küstengebiets, gehen zu lassen. Ich vermochte mich dieser Auffassung aber trotz allen Widerspruches nicht anzuschliefsen und behielt mein Ziel unbeirrt im Auge.

Inzwischen haben die Ergebnisse der im Jahre 1902 entsandten Kamerun-Eisenbahn-Expedition, sowie die Berichte der neuerdings zum Tsâdsee gesandten Regierungsexpeditionen meine Ansichten in vollem Mafse bestätigt und dargetan, dafs nur eine grofse Eisenbahn, und zwar eine solche, die den Sudân mit dem Atlantischen Ozean verbindet, und welche vom Tsâdsee bis an die Westküste von Afrika reicht, imstande ist, Kamerun wirtschaftlich völlig zu erschliefsen

und Deutschland den Zugang zu dem reichsten Gebiet, das Zentralafrika besitzt, zu sichern.

Heute hat der Gedanke einer grofsen Kamerun-Tsâdsee-Eisenbahn bereits eine so feste Gestalt angenommen und in der öffentlichen Meinung so gründlich Wurzel gefafst, dafs die baldige Inangriffnahme des Baues der Bahn gesichert erscheint.

Ohne die Zustimmung und Förderung der Kaiserlichen Regierung und ohne die Mitwirkung weiterer Kolonialkreise war der grofse Plan aber überhaupt nicht zu realisieren. Es kam deshalb zunächst darauf an, die amtlichen Faktoren für den Gedanken der Kamerun-Eisenbahn zu gewinnen.

Dank der tatkräftigen Unterstützung, die sowohl der Chef der Kaiserlichen Kolonialverwaltung, Herr Wirklicher Geheimer Legationsrat Dr. Stuebel, als Herr Gouverneur v. Puttkamer, gelegentlich seines erneuten Aufenthalts in Deutschland im Frühjahr 1900, dem Unternehmen aber zuwandte, gelang es, die mafsgebenden Kreise von der Notwendigkeit des Baues einer Eisenbahn im Schutzgebiete Kamerun zu überzeugen. Bereits im Mai 1900 begannen dann die offiziellen Verhandlungen zwischen der Kaiserlichen Regierung und dem vorbereitenden Komitee, an dessen Spitze inzwischen ein hochverdienter Kolonialfreund, Seine Exzellenz der Königliche Schlofshauptmann von Stettin Graf v. Borcke-Stargordt, Mitglied des Preufsischen Herrenhauses, getreten war. Diese Verhandlungen führten um die Mitte desselben Jahres zu einer präliminaren Verständigung mit der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes.

Als nun das Projekt immer greifbarere Gestalt annahm, traten auch die grofsen Kamerun-Interessenten, welche in der Kolonie schon seit Jahren tätig sind, mit uns in Verbindung. Es wurden u. a. Verhandlungen geführt mit der Gesellschaft „Nordwest-Kamerun“, deren wertvoller Besitz das enorme Gebiet von etwa 10 Millionen

Hektar (ungefähr die Gröfse des Königreichs Bayern!) umfafst, und für welche der Bau einer Eisenbahn, die von der Küste in ihr Konzessionsgebiet führt, naturgemäfs die höchste Bedeutung besitzen mufste. Nach Abschlufs eines Abkommens mit den Vertretern dieser Gesellschaft wurde dann am 26. September 1900 in Berlin unter dem Präsidium Seiner Durchlaucht des Fürsten Christian Kraft zu Hohenlohe-Oehringen, Herzogs von Ujest, eines der hochherzigsten Förderer kolonialer Bestrebungen, das Kamerun-Eisenbahn-Syndikat endgültig begründet, zu dessen Mitgliedern unter anderen gehören: Seine Hoheit Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein, Königlich Bayerischer Reichsrat Freiherr v. Cramer-Klett, Direktor des Deutschen Offiziervereins v. Wedel, Rechtsanwalt Dr. Scharlach, Mitglied des Deutschen Kolonialrats und Präsident der Gesellschaft „Süd-Kamerun", Dr. Max Schoeller, Vorsitzender der Gesellschaft „Nordwest-Kamerun", der bekannte Schiffsreeder und Grofskaufmann Adolf Woermann, Präsident der Hamburger Kaufmannschaft, Geheimer Regierungsrat Ritter v. Poschinger, Baron Max v. Hiller, Rittergutsbesitzer Henning v. Borcke-Molstow sowie der Geheime Kommerzienrat Fr. Lenz, Chef der Eisenbahnbau-Gesellschaft Lenz & Co., und andere mehr. Als wissenschaftlicher Beirat gehört der Gesellschaft ferner an der bekannte Kamerunforscher Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Wohltmann in Bonn am Rhein, eine anerkannte Autorität auf dem Gebiete der tropischen Agrikultur. — Die Direktion des Unternehmens wurde mir selbst anvertraut.

Solange das Deutsche Reich überhaupt Kolonien besitzt, ist es in diesem Falle zum ersten Male gelungen, alle am Gedeihen einer solchen beteiligten Personen und Korporationen für ein gemeinsames Vorgehen zu gewinnen. Diese erfreuliche

Präsidium des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats.



Seine Durchlaucht Fürst Christian Kraft zu Hohenlohe-Oehringen,
Herzog von Ujest,
I. Präsident des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats.

(Nach einer Photographie des Königl. Hofphotographen J. C. Schaarwächter, Berlin.)

Tatsache gibt nach den vielen Enttäuschungen, welche leider ungeschickte Handhabung kolonialer Bestrebungen des öfteren in letzter Zeit verursacht hat, zu den besten Hoffnungen für die Zukunft Anlafs. Nach weiteren Verhandlungen mit der Kaiserlichen Regierung wurde am 8. September 1902 dem „Kamerun-Eisenbahn-Syndikate“ seitens des Herrn Reichskanzlers Grafen v. Bülow die beantragte Reichskonzession zum Bau und Betriebe der Kamerun-Eisenbahn erteilt. Durch diese Konzession ist dem Syndikat das verfügbare Regierungsland in Blocks von 5 Kilometern Breite und 2 Kilometern Tiefe, rechts und links von der Eisenbahn, zum freien Eigentum überwiesen, ferner am vorläufigen Endpunkte der Bahn ein Gebiet von 50 000 Hektar besten Plantagenlandes nach eigener Wahl bewilligt worden! Damit war das Eisenbahn-Unternehmen endlich auf feste Füfse gestellt, mein grofser Plan nach jahrelanger schwerer Arbeit der Verwirklichung nahe gebracht!

Die erfreulichste und wichtigste Förderung hat das Unternehmen der Kamerun-Eisenbahn erst in letzter Zeit erfahren:

Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. betonte am 14. Dezember 1903 beim Empfange des Reichstags-Präsidiums, dafs es für die Afrikanischen Kolonien geradezu eine Lebensbedingung sei, den Ausbau von Eisenbahnen ernsthaft in Angriff zu nehmen!

Diese weitsichtige Auffassung Kaiser Wilhelms ist auch in der Thronrede enthalten, welche der Herr Reichskanzler Graf v. Bülow am 3. Dezember 1903, bei der Reichstag-Eröffnung, zur Verlesung brachte. In derselben heifst es: „Die wirtschaftliche Erschliefsung unserer Schutzgebiete hängt davon ab, dafs es gelingt, sie mit leistungsfähigen Verkehrsmitteln auszustatten.“

Warme Unterstützung und wohlwollende Aufmunterung fand das

Syndikat ferner bei Seiner Hoheit dem Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg-Schwerin, dem I. Präsidenten der Deutschen Kolonialgesellschaft, bei Ihrer Königlichen Hoheit der Prinzessin Therese von Bayern, sowie bei verschiedenen anderen Fürstlichkeiten. Schliefslich sei noch erwähnt, dafs auch Exzellenz v. Budde, der Königlich preufsische Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Gedanken der Kamerun-Eisenbahn in freundlichster Weise sein volles Interesse entgegenbrachte!

Wiederum waren es deutsche Fürsten, die in erster Reihe standen, als es sich um die Förderung eines nationalen Unternehmens handelte! Das sei an dieser Stelle mit aufrichtigstem Danke anerkannt!

Fast unmittelbar nach Erteilung der erwähnten Reichskonzession wurden in der Zeit vom 15. September 1902 bis April 1903 die in Frage kommenden Gebiete Kameruns durch eine besondere Forschungsexpedition im Auftrage des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats bereist und sowohl in technischer Hinsicht als auch auf ihre wirtschaftliche Bedeutung gründlich untersucht. Bevor jedoch in eine Schilderung der Arbeiten und Ergebnisse jener Expedition eingetreten wird, ist es wohl angezeigt, zur näheren Begründung und Rechtfertigung des projektierten Eisenbahnbaues zunächst Kamerun in geographischer und wirtschaftlicher Hinsicht einer Betrachtung zu unterziehen.



II.

Land und Leute von Kamerun.

Geographisches und Geschichtliches.

Das Schutzgebiet Kamerun am Golf von Guinea, an der Westküste Afrikas, ist zwischen dem 2. und 12. Grad nördl. Br. und dem 9. und 16. Grad östl. Lg. von Greenwich gelegen. Die Mitte von Kamerun liegt daher auf demselben Meridian wie Berlin. Der Haupthafen Duala ist fast genau südlich von Hamburg belegen. Ihre Hauptausdehnung hat die Kolonie von SSW. nach NNO., in welcher Richtung sie den Atlantischen Ozean mit dem Herzen Afrikas, dem Tsâdsee-Gebiet, verbindet. Die Küstenlänge von Kamerun beträgt ungefähr 320 km, während der ganze Flächeninhalt der Kolonie etwa 493 600 qkm bei einer ungefähren Bevölkerungsziffer von insgesamt 8 bis 10 Millionen ausmacht, die aber voraussichtlich wesentlich höher ist. Begrenzt wird Kamerun im Westen und Nordwesten durch englischen, im Norden, Osten und Süden durch französischen und spanischen Kolonialbesitz. Spanien besitzt auch die dem Festlande von Kamerun vorgelagerte überaus fruchtbare und schöne Insel Fernando Póo.

Die an der Bai von Biafra gelegenen Gebiete von Bimbia, Malimba, Klein-Batanga, Plantation und Kribi, in denen Hamburger Firmen bereits früher Besitzrechte erworben hatten, wurden am 14. Juli und an den folgenden Tagen des Jahres 1884 unter deutschen Schutz gestellt. Anfang 1885 begann, durch Abschlufs von Verträgen, die Ausdehnung der Schutzherrschaft nach dem Innern. Am 29. März 1887 wurden die Ambas-Bai und die Station Victoria, welche bis dahin unter britischer Oberhoheit gestanden hatten, der Verwaltung des Deutschen Reiches übergeben.

Nach den Abkommen mit England vom 29. April und 7. Mai 1885, vom 27. Juli und 2. August 1886, vom 1. Juli 1890, 14. April und 15. November 1893 verläuft die Nordgrenze des Gebietes der Kolonie vom oberen Ende des Rio del Rey-Creek in gerader Richtung nach den unter etwa 8° 8′ östl. Länge gelegenen Schnellen oder „Rapids" des Crofs-Flusses und vom rechten Ufer dieses Flusses weiter in gerader Richtung auf die Stadt Yola zu, welchen Ort die Grenzlinie jedoch in einem Kreisbogen umgeht, der das linke Benuë-Ufer, 5 km unterhalb der Mündung des Flusses Faro in den Benuë-Flufs, trifft. Von hier läuft die Grenze, den Benuë überschreitend, in gerader Richtung auf den Schnittpunkt des 13.° östl. Länge zusammen mit dem 10.° nördl. Breite und von da, in gerader Richtung, nach einem, 35 Min. östl. vom Meridian von Kuka, am Südufer des Tsàdsees gelegenen Punkt weiter. Die Südgrenze bildet, nach dem Abkommen mit Frankreich vom 24. Dezember 1885, der Campoflufs, und zwar von seiner Mündung aufwärts bis zum Schnittpunkt des 10.° östl. Länge, sodann der Breitengrad dieses Punktes nach Osten bis zum 15.° östl. Länge. Die Grenzlinie im Osten folgt, nach einem späteren Abkommen mit Frankreich vom 15. März 1894, dem 15. Längengrade südwärts bis zum Ngoko-Flufs, verfolgt dann den Lauf desselben bis zum Schnittpunkt mit dem 2.° nördl. Breite, geht auf diesem

Breitengrade ostwärts bis zum Zusammentreffen mit dem Sangaflufs, folgt diesem Flufs 30 km nach Norden und läuft von hier, in gerader Richtung, nach einem Punkt des Breitengrades von Bania, 62 Min. westlich dieses Ortes, und weiter, in gerader Richtung, nach einem Punkt des Breitengrades von Gasa, 43 Min. westlich von dieser Stadt. Sodann wendet sich die Linie geradeaus auf Kunde, umschreibt den Ort nach Westen, im Abstand von 5 km bis zum Zusammentreffen mit dem Längengrade von Kunde und geht von hier auf demselben Breitengrad nach Osten bis zum 15.° östl. Länge weiter. Auf diesem Längengrade läuft die Grenzlinie bis zum Zusammentreffen mit 8° 30′ nördl. Breite nach Lame, diesen Ort in einem Abstand von 5 km nach Westen umschreibend, und sodann in gerader Richtung zum linken Ufer des Mayo-Kebbi, in der Höhe von Bifara. Nach Überschreitung des Mayo-Kebbi geht die Grenzlinie, indem sie Bifara östlich läfst, direkt nach Norden bis zum 10.° nördl. Breite und folgt diesem Breitengrade bis zum Schnittpunkte mit dem Schariflufs, wobei die Grenze schliefslich den Flufslauf des Schari bis zum Tsâdsee verfolgt. Die Grenzen Kameruns sind durch internationales Abkommen vorläufig festgesetzt. Genauere Abgrenzungen — sowohl im Westen als im Osten der Kolonie, vielleicht im Wege der Kompensationen — werden erfolgen, sobald die betreffenden Verhandlungen mit Frankreich und England beendet sind. Die zu diesem Zweck entsandte deutsch-englische Grenzkommission (Yola—Tsâdsee) befindet sich übrigens bereits auf dem Rückwege nach Europa.

Trotz der aufserordentlich günstigen Lage und der verhältnismäfsig geringen Entfernung zwischen Westafrika und Europa hat sich der deutsche Handel an der westafrikanischen Küste eigentlich ziemlich spät entwickelt. Wenn auch bereits in den 40er, 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Engländer und Holländer einen lebhaften Handel mit der Kamerunküste getrieben haben, so hat Deutschland doch erst im Jahre 1868 den Versuch gemacht, am

Kamerunflufs Handelsbeziehungen anzuknüpfen. Es war das Haus C. Woermann in Hamburg, das damals eine Handelsniederlassung, und zwar zunächst auf einer Hulk im grofsen Kamerunflusse, einrichtete. Johannes Thormählen, der Vertreter jener Hamburger Firma, beantragte übrigens schon 1874 beim Auswärtigen Amt des Deutschen Reiches die Ernennung eines deutschen Konsuls in Kamerun,



Dr. Nachtigal.

allerdings ohne Erfolg. Erst 1883 — 19 Jahre später —, als sich der deutsche Handel an der Westküste Afrikas, namentlich aber in Kamerun, durch die inzwischen dort gegründete Niederlassung des Hamburger Hauses Jantzen & Thormählen ganz erheblich gehoben hatte, begann auch die Kaiserliche Regierung, sich für Kamerun zu interessieren. Um einer drohenden Erwerbung der Kolonie durch Grofsbritannien zuvor-

zukommen, hatten die Firmen Woermann und Jantzen & Thormählen im Jahre 1884 durch Verträge mit den mafsgebenden Häuptlingen der Kamerunküste, King Bell und Aqua Preso, deren Hoheitsrechte sich abtreten lassen und an das Deutsche Reich übertragen. Sehr bezeichnend für die Vorsicht und Sorgfalt, mit welcher Fürst Bismarck alle politischen Schritte unternahm, ist übrigens die Tatsache, dafs der grofse Kanzler umfangreiche Erkundigungen in Hamburg und Bremen amtlich einziehen liefs, bevor er sich entschlofs, seinem Kaiserlichen Herrn zu empfehlen, das angetragene Protektorat über das Kamerungebiet zu übernehmen. Durch den Generalkonsul Dr. Nachtigal, der mit dem Kanonenboote „Möve" von Lissabon nach Kamerun gekommen war, wurde schliefslich am 14. Juli 1884 in den Dörfern der vorgenannten Häuptlinge und am 26. Juli 1884 in Bimbia, am Fufse des Kamerungebirges, unter Hissung der deutschen Flagge das Land unter die Oberhoheit und den Schutz des Deutschen Reiches gestellt.

Wenn auch die eingeborene Bevölkerung anfangs mit dem deutschen Protektorat zufrieden war, so änderte sich die Situation doch sehr bald. Wahrscheinlich waren fremde Einflüsse im Spiele, als einige Stämme der Eingeborenen sich der deutschen Besitzergreifung plötzlich widersetzten. Sie sperrten den Handel und legten den deutschen Kaufleuten in jeder Hinsicht Schwierigkeiten in den Weg. Es kam hierbei zu offenen Feindseligkeiten und schliefslich sogar zur Ermordung des deutschen Faktoreileiters Panthänius. Doch rechtzeitig nahte die Vergeltung. Am 17. Dezember 1884 erschienen die Korvetten „Olga" und „Bismarck" unter Admiral v. Knorr vor Kamerun und erzwangen durch einen energischen Angriff auf die aufrührerische Jofsstadt und durch die völlige Eroberung derselben die definitive Anerkennung der deutschen Oberhoheit. Die Jofsstadt wurde dabei niedergebrannt und auf ihrem Grunde, der sogenannten „Jofsplatte", später die Gebäude des

deutschen Gouvernements errichtet. Ein schöner Park mit dem Denkmal des Dr. Nachtigal, einem Monument für die beim Sturme auf die Joſsstadt gefallenen Marinesoldaten, sowie einem Epitaph für die dort verstorbenen Kolonialbeamten, ferner ein Denkmal für den im Kampf gefallenen Freiherrn v. Gravenreuth, umgibt als Erinnerung an jene Zeit das alte Gouvernementsgebäude.

Nachdem Kamerun für Deutschland erworben und erkämpft war, fanden diplomatische Verhandlungen mit England und Frank-



Blick auf Cacao-Hafen (Victoria).
Im Hintergrund die Inseln Mondoleh und Ambas.

reich statt, welche die Grenzlinie des im Innern noch unbekannten Landes vertragsmäſsig festsetzten. Es wurde bei dieser Abgrenzung bestimmt, daſs der ganze Küstenstrich von Kamerun, anfangend vom Rio del Rey bis zur Mündung des Campoflusses, in einer Länge von etwa 320 km, welche ungefähr der Entfernung von Memel bis Kiel gleichkommt, als deutscher Besitz zu betrachten sei.

Seitdem ist die Entwicklung der Kolonie, dank der umsichtigen Leitung ihres ersten Gouverneurs, des Freiherrn Julius v. Soden

(zur Zeit Minister des Auswärtigen in Stuttgart), sowie der grofsen Erfahrung und Energie des jetzigen Kaiserlichen Gouverneurs Jesco v. Puttkamer verhältnismäfsig schnell gefördert worden. Glücklicherweise haben gröfsere Aufstände, wie wir solche z. B. in Ostafrika erlebt haben, in Kamerun, seitdem es deutsch geworden, niemals stattgefunden. Von Zeit zu Zeit war es zwar nötig, unbotmäfsige Stämme, welche Stationen oder Expeditionen angegriffen hatten, zu züchtigen, doch kann von ernsten Aufstandsbestrebungen in Kamerun nicht die Rede sein. Als sich der Stamm der Buëas im Kamerungebirge gegen die deutsche Macht 1891 auflehnte, wurde er hart gestraft und vollständig aufgerieben. Leider büfste damals einer unserer besten Kolonialoffiziere, der obenerwähnte Hauptmann Freiherr v. Gravenreuth, bei der Eroberung des Bergdorfes der Buëaleute sein Leben ein. Später haben im südlichen Kamerungebiete die Reisenden Kund, Tappenbeck, Dr. Weifsenborn sowie später die Offiziere Kurt Morgen, Ramsay, v. Carnap und Dominik der deutschen Macht Anerkennung zu verschaffen gewufst, wenngleich oftmals durch blutige und gefahrvolle Kämpfe. Eine Meuterei von Dahomeynegern, welche der damaligen Polizeitruppe in Kamerun beigegeben waren, wurde schnell wieder niedergeschlagen, so dafs das Ansehen der Regierung dadurch keine Einbufse erlitt. Weniger glücklich verliefen die ersten Handelsexpeditionen, welche Anfang der neunziger Jahre eine direkte Verbindung der Küste mit den Bewohnern des Hinterlandes von Kamerun bezweckten und versuchen sollten, den unangenehmen Zwischenhandel der Dualaneger der Küste einzuschränken. Auch die unter der Leitung des trefflichen Afrikaforschers Dr. Zintgraff unternommenen Expeditionen in den neunziger Jahren, bei denen leider eine Anzahl seiner europäischen Begleiter, darunter Leutnant Spangenberg, ihr Leben liefsen, sind erst in neuester Zeit durch den Vorstofs, den Hauptmann Ramsay

in das Gebiet von Nordwest-Kamerun unternommen hat, mit definitivem Erfolge gekrönt worden. Ramsay gelang es, auf weiten und aufserordentlich beschwerlichen Märschen die sagenhafte Stadt Bamûm zu erreichen, welche im Herzen von Nordwest-Kamerun liegt.

Der Tributärstaat Tibati wurde erst durch blutige Kämpfe der Schutztruppe im Jahre 1899 unterworfen. Heute ist, glücklicherweise, nachdem der im vergangenen Jahre ausgebrochene Aufstand am Crofs-Flusse erfolgreich unterdrückt ist, Kamerun überall vollkommen pazifiziert. Das energische Vorgehen des Oberleutnants Dominik, welcher das Tsâdsee-Gebiet bis weit in das Land der bisher ganz unbekannt gewesenen Heidenstämme an der französischen Grenze von Kamerun bereist und untersucht hat, sowie vor allem die kürzlich erfolgte Bereisung des Tsâdsee-Gebietes durch den Gouverneur v. Puttkamer haben auch nach dieser Richtung aufserordentliche Resultate gezeitigt. Tatsächlich ist heute in ganz Nordkamerun bis zum Tsâdsee der deutsche Einflufs gesichert! Die deutsche Herrschaft ist gegenwärtig überall von den Eingeborenen anerkannt, man kann daher auf eine friedliche Entwicklung der Kolonie mit Sicherheit rechnen. Die erhebliche Erweiterung der deutschen Macht, die noch im Frühjahr 1901 kaum über den 5. Grad nördl. Breite hinausreichte, ist am besten aus den seit jenem Jahre neu gegründeten Militär- und Polizeistationen zu erkennen. Diese sind: im äufsersten Südosten der Kolonie: Yukaduma und Gonakoil, südlich des 6. Grades nördl. Breite: Nssanakang und Ossidinge, sowie neuerdings Fontem; ferner, zwischen dem 6. Grad nördl. Breite und dem Benuëflusse: Bamenda und Banyo und schliefslich, nördlich des Benuë: die neu errichteten Residenturen: Garua und Dikoa (Tsâdsee- und Schari-Länder) — im ehemaligen Gebiet des grofsen arabischen Eroberers Rabah.

Präsidium des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats.



Graf von Borcke-Stargordt, Königl. Schlofshauptmann von Stettin,
Vorsitzender des Gründungs-Komitees des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats.

(Nach einer Photographie der Hofphotographen Fritz Leyde & Co., Berlin.)

III.

Formation der Oberfläche und des Flufs-systems von Kamerun.

Die Oberflächengestaltung Kameruns ist eine überaus wechselnde. Im Norden liegt der Tsâdsee in einer Höhe von rund 250 m über dem Meeresspiegel, umgeben von einer weit ausgedehnten Niederung, gegen welche sich, erst 150 km von jenem Binnenmeer entfernt, ein gewaltiger Gebirgszug von Süden, das Mandara-Gebirge, vorschiebt. Weiter südlich hat Kamerun den Charakter eines welligen Hochlandes, welches an verschiedenen Stellen von Gebirgen zum Teil vulkanischen Ursprungs durchbrochen wird, deren Gipfel vielfach Höhen bis zu 3000 m und mehr erreichen. Die Küste ist, mit Ausnahme des am Fufse des Kamerunberges gelegenen gebirgigen Teiles, flach und sandig. Am Rio del Rey, im Norden, und am sogenannten Kamerunbecken befinden sich Creeks mit Mangrovewäldern. Unmittelbar an der Küste beginnt die Urwaldzone aus der sich im Norden, das Land weithin beherrschend, der grofse Kamerunberg, der Götterberg der Eingebornen: Mongoma-Loba, mit seinem Hauptkrater zu 4070 m Höhe erhebt.

Gleichsam das Wahrzeichen Kameruns ist das mächtige Kamerungebirge. Es erhebt sich im nördlichen Teile des Gebietes in der Breite einer Küstenlinie von etwa 100 km beinahe unmittelbar aus dem Meere und ist aus vulkanischem Basalt aufgebaut. Das Gebirge stellt sich als ein ungeheures vulkanisches Massiv dar,

2*

das weit über das Meer hin sichtbar ist. Vor der gewaltigen Bergmasse des grofsen Kamerunberges liegt fast unmittelbar am Meere der kleine Kamerunberg: Mongo-ma-Etinde, ein steiler Fels, welcher von seiner Höhe von etwa 1800 m nahezu schroff abfällt. Die Bildung dieses jetzt erloschenen vulkanischen Gebirges gehört dem Ausgange der sogenannten mesozoischen oder dem Anfange der känozoischen Zeit an, zu einer Periode, in welcher das Kreidefestland, welches sich einst der heutigen westafrikanischen Küste vorlagerte, bereits in der Senkung begriffen war. Man darf sich daher nicht wundern, dafs die höchsten Erhebungen des Gebirges noch heute kahl und ohne Vegetation sind und, überdeckt mit Lavasche, in den Himmel ragen. Schnee lagert selten auf dem Gipfel des grofsen Kamerunberges, und Gletscherbildung findet niemals statt. Zeigt sich jedoch einmal das verwitterte Haupt des alten Götterberges in blendendem Weifs, dann ist, bei dem Kontrast mit dem üppigen Grün der tropischen Vegetation am Fufse des Berges, der Anblick des Bergriesen um so schöner und imposanter. Selbst alte Weltreisende rühmen die unvergleichliche Schönheit des Anblicks der Kamerunküste und vermögen wenig Gleichartiges diesem farbenprächtigen Bilde zur Seite zu stellen. Der majestätische Eindruck, den namentlich der grofse Kamerunberg: Mongo-ma-Loba oder Fâko darbietet, wird von allen Kamerun-Reisenden besonders gepriesen. Ohne Frage gehört das Kamerungebirge zu den herrlichsten Küstengegenden, welche die Tropenwelt überhaupt aufzuweisen hat.

Die höchsten Quellen finden sich auf der östlichen Seite des grofsen Kamerunberges und sind nicht höher gelegen, als etwa 2400 bis 2700 m über dem Meeresspiegel. Diejenigen Reisenden, welche den Fâko, den eigentlichen Gipfel des grofsen Kamerunberges, bestiegen haben, berichten, dafs zwischen den Lavaströmen Aschenmassen und steile Kraterwände sich befinden, welche das Fortkommen aufserordentlich erschweren. Neben dem Hauptkrater

sind übrigens noch eine grofse Anzahl von Seiten- und Nebenkratern des alten Vulkans deutlich erkennbar.

Kratergebilde trifft man auch noch vielfach unten am Fufse des Gebirges in aufserordentlich klarer Gestaltung, so z. B. in Kriegsschiffhafen, zwischen Victoria und Bimbia. Wenn man sich auf dem Meere dem Gebirge naht, kann man die verschiedenen Lavaströme noch gut voneinander unterscheiden. Mächtiger, echt tro-



Quai von Cacao-Hafen.
Im Hintergrund Victoria und Botanischer Garten.

pischer Urwald umrankt den Fufs des Gebirges und zieht sich herauf bis zu einer Höhe von etwa 2000 m. Über dem Hochwaldgürtel beginnt der Buschwald; ihm schliefst sich ein Kranz Grasland an, der sich bis zum Beginn der eigentlichen Lava- und Aschenfelder des Vulkans erstreckt. Auf der südlichen Seite des Gebirges gewähren grofse Buchten, wie die Ambasbucht und Kriegsschiffhafen, einstige Kraterbecken aus der vulkanischen Zeit von

Kamerun, den Schiffen guten und sicheren Ankerplatz. Im Südosten lagern sich dem Kamerun-Küstengebirge weite Mangrovensümpfe vor, und im Osten bildet der Mungoflufs die Grenze seiner Ausläufer.

Im Nordwesten des Küstengebirges liegt eine ausgedehnte Niederung, in welche die Wasserläufe des Rio del Rey, Meta, Andonkat und Meme einschneiden. Kleine Dampfer können dieselben weit hinauf befahren, und eine Menge Creeks (Wasseradern von verschiedener Länge und Tiefe) durchsetzen diese Mangrovenniederung. Auch im Südosten des Kamerungebirges liegt ein weites, sehr wasserreiches Flufsgebiet mit Mangrovenvegetation. In dieses mündet der Kamerunflufs mit seinen Armen. Die Portugiesen, die Entdecker des Landes, benannten übrigens das ganze Kamerun nach dem Hauptflusse: Rio Camarão, Krabbenflufs. Das viel gezackte Flufsbecken nimmt der Reihe nach von Norden über Osten nach Süden die Wassermassen des Mungo, Wuri mit dem Abó, Donga und Lungassi auf. Der Südrand dieses Beckens ist durch die Anschwemmung des Sannagaflusses gebildet, welcher kurz vor seiner Mündung mit dem Netze des grofsen Kamerunbeckens durch den Kwa-Kwa-Creek verbunden ist.

Am Ufer des Wuriflusses, dort, wo er in das Becken einmündet, befindet sich auch der Haupthafen der Kolonie, die Stadt Duala, das Handelszentrum des Nordbezirks von Kamerun. Unweit Duala beginnt bereits jenes grofse Wasserbecken, das man das Haff oder Ästuarium von Kamerun nennt. Südlich vom grofsen Kamerunbassin wird die Küste wieder flach und sandig. Sie stellt hier einen breiten Landstrich dar, welcher der ersten grofsen Bergterrasse von Westafrika vorgelagert ist. Das deutsche Gebiet findet im Süden seinen Abschlufs mit dem Campoflusse, der auf dem 2. Grad, 14 Minuten nördlicher Breite in das Meer einmündet und zugleich die Grenze der französischen Äquatorialprovinz, des sogenannten Congo français, bildet.

Trotz seiner Flachheit ist dieser Teil der Küste infolge der dichten Bewaldung und angesichts des im Hintergrund sich erhebenden ersten hohen Waldplateaus sehr malerisch. Namentlich bildet der 540 m hohe Elefantenberg einen pittoresken Abschlufs des Küstenpanoramas von Kamerun.

Die verschiedenen Flufsläufe haben für die Erschliefsung des Landes nur einen geringen Wert, da die Abstürze des Hochplateaus die Bildung von Stromschnellen und grofsen Wasserfällen im Gefolge haben. So sind beispielsweise die Zuflüsse des Rio del-Rey, sowie der im Süden fliefsende mächtige Lom oder Sannaga nur einige Meilen von ihrer Mündung an schiffbar. Der Sannaga ist ein breiter und sehr reifsender Flufs, dessen verschiedene Katarakte bzw. Stromschnellen, von denen nur die mächtigen Edéa-Fälle (etwa 50 km von der Küste entfernt) genannt sein mögen, eine reguläre Schiffahrt leider ausschliefsen. Der untere Lauf des Flusses verzweigt sich noch durch mehrere Arme mit dem grofsen Mündungsgebiet des Kamerunflusses, dem Haff von Kamerun.

Die Einfahrt vom Ozean in dieses gewaltige Wasserbecken ist etwa 8 km breit und bietet hinreichend Platz, um eine ganze Flotte aufzunehmen. Die gröfsten Kriegsschiffe können in jener Bucht bequem ankern. Dagegen berührt der schiffbare Benuë, der linke Nebenflufs des Niger, Kamerun nur im Nordosten; er ist ziemlich weit hinauf etwa 800 km von der Mündung bis hinter Garua mit Dampfern zu befahren. Hier vereinigt sich der Benuë mit dem weitverzweigten Mayo-Kebbi, dessen Richtung er nun folgt. Der Mayo-Kebbi selbst entspringt im Süden des Tsâdsees und steht mit den grofsen Tuburi-Sümpfen in Verbindung. Unterhalb Garua vereinigt sich der Benuë noch mit dem aus Adamaua kommenden Faro, und bei Lokodja fliefst der Benuë in den Niger, auf welchem zu jeder Jahreszeit Flufsdampfer verkehren. An der Vereinigungsstelle beider Flüsse hat der Benuë

übrigens eine Breite von nicht weniger als 800 m. Während der Benuë in der Regenzeit bis 3 m Tiefe besitzt, ist derselbe in der trockenen Periode zu durchwaten. Der Benuë ist jedenfalls einer der stattlichsten und befahrbarsten Ströme von ganz Westafrika. Diese Handelsstrafse in das Innere wird aber deutscherseits verhältnismäfsig wenig benutzt. Im Nordosten der Kolonie kommt für die Schiffahrt noch der ziemlich reifsende Crofs-Flufs periodisch in Betracht, der heute bereits Dampferverkehr besitzt.

Fassen wir das Gesagte zusammen, so läfst sich die ganze Oberflächengestaltung von Kamerun zweckmäfsig in folgende vier Teile zerlegen:

1. Den südlichen Teil der Kolonie bildet ein hügeliges Waldland, das an der flachen Küste beginnt, sich bis zu etwa 700 m Meereshöhe erhebt und nach Osten sanft abfällt. Es erstreckt sich etwa bis zum 4.° N. Br. und nimmt rund 100 000 qkm ein.

2. Daran lehnt sich nach Norden das eigentliche Kameruner Hochland, ein mit hohen Gebirgsrücken und Gebirgsstöcken durchsetztes plateauartiges Gebilde, welches sich, im Osten sanft senkend, dem zentralafrikanischen Hochland anlagert und das Quellengebiet zahlreicher nach Westen, Süden, Osten und Norden ablaufender Flüsse bildet. Dieses Plateau, welches sich bis etwa 1200 bis 1400 m Meereshöhe terrassenförmig erhebt, wird in einer späteren Zeit auch als Siedlungsland für Viehzüchter in Betracht kommen und bietet im übrigen vielfach reiche Gelegenheit zum Baumwollbau. Es umfafst im ganzen rund 350 000 qkm und ist leider von wissenschaftlichen Forschern bis jetzt noch wenig untersucht.

3. Nach Norden zu geht das Hochland in die Tsâdseeniederung über, von welchem Gebiete etwa 30 000 bis 40 000 qkm in deutschem Besitz sind, wenn man alles niedrig gelegene Land südlich des Sees als dazu gehörig betrachtet.

4. Selbstständig von diesen drei Gebieten erhebt sich am Meere, im Südwesten der Kolonie, der vulkanische Stock des Kamerungebirges, das mit seinen Ausläufern gegen 10 000 qkm umspannen mag.

Hiervon nimmt allein der gewaltige Kamerunberg einen Umfang von etwa 2000 qkm ein.

Merkwürdigerweise fehlen Kamerun, mit Ausnahme des Tsâdsees, die grofsen Seen, welche für Ostafrika so charakteristisch sind. Zu nennen wären als kleinere Seen der Elefantensee (Barombi), der Soden- sowie Ossa-See, letzterer im Süden Kameruns belegen.

IV.

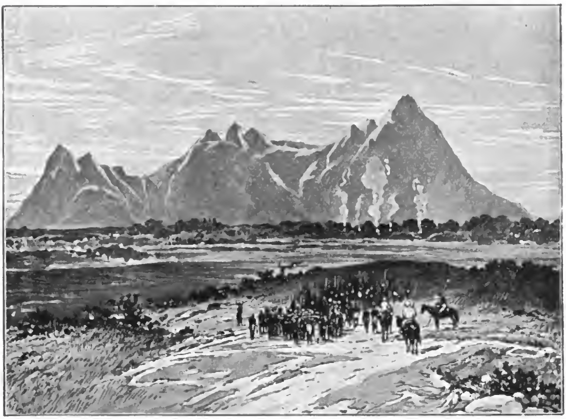
Geologischer Bau von Kamerun.

Der geologische Bau der Kolonie ist anscheinend verhältnismäfsig einfach. Die Grundlage bildet archäisches Gestein, vornehmlich Gneis und kristallinischer Schiefer. Diese Formationen sind im Kamerungebirge aber durch basaltisches Eruptiv durchbrochen und überlagert. Auch im Innern der Kolonie tritt Basalt vereinzelt auf. Im Norden ist an der Tsâdseeniederung Kreideformation zu vermuten; wie weit sich diese ausdehnt, mufs noch ermittelt werden. Kreideformation ist auch im Mungotal, kurz unterhalb Mundame, in geringer Ausdehnung vorhanden und führt dort einige schöne Kalkbänke mit zahlreichen Versteinerungen. Auch ältere Eruptivgesteine und Porphyr sind im Innern der Kolonie vielfach vorhanden; so z. B. kommt Porphyr häufig auf dem Wege von Marrua über Mora nach Dikoa vor. Auch Granit ist reichlich vorhanden. Namentlich im Alpenlande Adamaua sind ausgedehnte Granitmassen vorhanden.

An der Küste befindet sich aufserordentlich viel Basalt, hauptsächlich am grofsen Kamerunberge und im Bakossylande sowie auch in Adamaua. Überall, wo Basaltgestein vorhanden, ist der Boden in Kamerun von vorzüglicher Fruchtbarkeit, aber auch die Verwitterungsprodukte der archäischen Gesteine sind, wo sie sich noch im Stadium der Rot- und Gelberde befinden und den lateritischen Charakter noch nicht angenommen haben, dank der reichen Niederschläge Kameruns wohl fast durchweg kulturfähig. Sie sind in grofser Ausdehnung zum mindesten weit fruchtbarer als die Kaffeeböden Ost-Usambaras

und verdienen daher weit mehr als wie diese den plantagenwirtschaftlichen Anbau.

Es ist selbstverständlich, dafs es zwischen den fruchtbaren Rot- und Gelberden auch nicht an kulturunfähigen Lateritgebilden fehlt. Aber diese scheinen doch immer noch fruchtbar genug zu sein, um selbst reiche Gummiwälder zu tragen. Jedenfalls ein sehr gutes Zeichen für die aufserordentliche Fruchtbarkeit des Landes!



Die Berge von Ngaúndere (nach einer Skizze von Kurt Morgen).

Über die Mineralschätze Kameruns ist verhältnismäfsig noch wenig bekannt, doch läfst die geologische Bildung der Gebirgsländer durchaus die Annahme als berechtigt erscheinen, dafs namentlich im Norden der Kolonie wertvolle Mineralien vorhanden sind. Nach Passarge besitzt z. B. das Bautschi-Bergland in Adamaua: Silber-, Zinn-, Blei- und Kupferminen der Eingeborenen. Auch in Bali werden Kupferminen von den Eingeborenen in primitiver Weise

ausgebeutet. In den Gneisen und Glimmerschiefern am Sannaga in der Nähe der Edéafälle sowie im Abo-Lande ist schon früher Gold und Silber gefunden worden. Geschmolzenes Zinn, in Stäbchenform, wird am oberen Benuë bei den Eingeborenen vielfach angetroffen. Im Hinterlande von Kamerun sind neuerdings durch den Engländer Mr. Taylor auch an der Grenze von Nigeria grofse Zinnlager gefunden worden; Kohlen dürften in der Nähe der Küste zu erbohren sein. Schwefel lagert in grofsen Massen am Nordhange des Kamerunberges in einer heifsen, Rauch ausstofsenden Schicht, welche aus Ton und Gips besteht. Unweit von Duala sind kürzlich übrigens Petroleumlager aufgefunden. Inwieweit dieselben aber ergiebig sind, bedarf noch der Feststellung. Eine demnächst auszusendende Minenexpedition wird aber über den Mineralreichtum Kameruns eingehende Untersuchungen anstellen.

An einigen Stellen betreiben die Eingeborenen bereits eine geringe Eisenindustrie, so z. B. in Bubanjidda und Ssâgdje. Es wurde auch verschiedentlich guter Glimmer gewonnen. Fest steht jedenfalls, dafs unlängst bei Banyo, im Gebiet der projektierten Eisenbahn, gröfsere Goldfunde gemacht worden sind. Schon Gerhard Rohlfs bemerkte übrigens auf seinen Reisen im Tsâdsee-Gebiet — wie er mir selbst sagte — bei den Eingeborenen schwere Goldringe und andere Gold-Schmucksachen, die nur aus dem Quarz der Gebirgszüge des Landes gewonnen sein können. Die bisher bekannt gewordenen Tatsachen lassen also die Annahme als durchaus berechtigt erscheinen, dafs Kamerun auch grofse Mineralreichtümer besitzt. Welche Bedeutung allein die neuen Goldfunde haben, liegt natürlich auf der Hand.



Die Wasserfälle des Sannaga bei Edéa.

V.

Klima, Vegetation und Fauna.

Das Klima des Landes ist der geographischen Lage entsprechend ein durchaus tropisches. Scharf ausgeprägte Regen- und Trockenzeiten wechseln regelmäfsig und geben der Jahreszeit ihren Charakter. Zwischen diesen Perioden liegen kurze Übergangszeiten, in denen Gewitter (Tornados) herrschen. Wie in allen benachbarten Küstengebieten Afrikas macht sich auch in Kamerun zur Trockenzeit ein nördlicher Wind, der Harmattan, bemerkbar, der die Luft mit feinem Staub erfüllt, doch ist er glücklicherweise keineswegs imstande, der Vegetation den Stempel ausgesprochener Dürre aufzudrücken, wie dies z. B. in der benachbarten englischen Niger-Kolonie und in Togo bis hart an die Seeküste heran, der Fall ist. Die Jahreswärme von Duala beträgt 25,2°, der wärmste Monat ist der Februar (26,5°). Dagegen fällt die Temperatur im Juli und August nur auf 23,7°.

Im Innern Kameruns sind die klimatischen Verhältnisse aber wesentlich andere. Dort herrschen Temperaturen von 24,7° und 22,6° im Durchschnitt. — In Bali wurden z. B. im wärmsten Monat (April) 19°, im kalten (August) aber 17° gemessen.

In der Nähe der Küste herrscht überall ein durchaus äquatoriales, warmes und feuchtes Klima, ohne scharf ausgeprägte Trockenzeiten.

Im Norden des Landes, namentlich in den Gebirgsländern, ist das Klima streckenweise, der Höhenlage entsprechend, ziemlich kühl. Hagel und Platzregen sind in jenen Gegenden keine Selten-

heit. Die Regenzeit in Kamerun dauert meistens vom März bis Oktober. Die Monate Dezember, Januar und Februar haben gewöhnlich fast gar keinen Regen. Ziemlich häufig sind übrigens Gewitter.

Man hat in Yaúnde z. B. jährlich 173 Gewittertage, in Bali sogar 218 solcher Tage gezählt.

Die regenreichsten Monate an der Küste von Kamerun scheinen Juni und September, der kälteste Monat aber Juli/August zu sein, während die gröfste Wärme im Februar/April einzutreten pflegt.

Die tropische Sonne, zusammen mit dem Wasserreichtum des fruchtbaren Bodens, bringt in Kamerun eine aufserordentlich üppige Vegetation hervor. Besonders in dem Küstengebiet hat sich ein mächtiger Urwald entwickelt, der, stellenweise über 200 km breit, sich längs der ganzen Meeresküste ausdehnt. Nicht nur die Niederung ist hier von diesem Urwalde bedeckt, sondern selbst die hohen Plateaus hinter jener Niederung bis zu ihren Gipfeln sind dicht bewaldet. Nur der grofse Kamerunberg, der Götterberg: Mongo-ma-Loba, ragt mit seinem kahlen Gipfel wahrhaft majestätisch über die Waldung empor. Nach dem Innern Kameruns geht die Waldzone allmählich in eine Parklandschaft und später in das Grasland über. Auch dieses ist aber durchaus nicht frei von Wald, namentlich an den Flufsläufen und in den benachbarten Gebirgen, befinden sich noch grofse Urwälder.

Im Küstengebiet findet fast jede Frucht, von den üppigsten Tropenpflanzen bis zu unseren heimischen Produkten, das ihr zusagende Gelände, weil das allmählich ansteigende Land in jeder Höhenlage weite fruchtbare Flächen besitzt.

Nach Ansicht des Herrn Professor Dr. Wohltmann ist in der flachen Niederung Südkameruns und in den der Küste nahe gelegenen Bakossybergen noch aufserordentlich viel des fruchtbarsten Landes vorhanden, das sich mit gröfstem Erfolge für Pflanzungen aller

Art eignet. Das Land mufs nur für jeden einzelnen Fall sachverständig ausgewählt werden. Alle jene wertvollen Kulturpflanzen, die sich für den Grofsbetrieb vornehmlich eignen, wie: Kakao, Tabak, Kaffee, Vanille, Zimt, Pfeffer, Gummi, Kautschuk usw., können hier noch auf einem Gebiet von weit über 150000—200000 Hektar angebaut werden und versprechen alljährlich reichen Ertrag. Die Sicherheit der Ernten ist vor allem garantiert durch die sicheren und bedeutenden Niederschläge, welche der ganze Guineabusen und sein Hinterland auf-



Flufspferde am Crofs-Flufs.

weisen. An der Südspitze des Kamerungebirges sind z. B. fünf Jahre hintereinander regelmäfsig 9000 mm Niederschlag ermittelt worden, eine früher nie geahnte Menge. Geht auch diese hohe Niederschlagsmenge im Osten des Gebirges und bis etwa 250 km landeinwärts — soweit der Urwaldstreifen sich ins Land erstreckt — auf etwa 3000 bis 2500 mm zurück, so reichen doch 2500 bis 9000 mm jährlicher und, was nicht oft genug betont werden kann, sicherer Niederschlag vollauf aus, um dort die wertvollsten tropischen Pflanzen anzubauen, zumal eine kurze ausgesprochene Trockenzeit alljährlich vorhanden ist. Selbst

dort, wo der Boden mäfsige Güte besitzt, wird seine Ertragsfähigkeit durch sichere und reiche Niederschläge ungemein gehoben. Es vermag ein mäfsiger Boden nur nicht so langdauernd zu produzieren, wie z. B. ein fruchtbarer Basaltboden, auf welchem, erwiesenermafsen auf der benachbarten portugiesischen Insel St. Thomé, Kakao- und Kaffeebäume ein Alter von über 30 Jahren erreichen.

Auch die höheren Terrassen des Hinterlandes der Kolonie zeigen selbst für afrikanische Verhältnisse noch verhältnismäfsig hohe Niederschlagsmengen, die sich nach den Messungen auf Yaúnde und Baliburg zwischen 1500 bis 2500 mm bewegen. Und da hier ferner noch vereinzelt Basaltgebirge und sicherlich mehrfach Grünsteinkuppen und -decken auftreten, so ist sicher, dafs Kaffee, Tabak, Gummi und vor allem Baumwolle und Ramie, hier in den Grenzgebieten der Vegetationszonen des Urwaldes und der Parklandschaften — nur 250 bis zu 350 km von der Küste entfernt — mit grofsem Erfolg kultiviert werden können. Jedenfalls ist dieses Land mindestens ebenso kulturfähig und wegen seiner mehr hügeligen Gestaltung weit vorteilhafter zu bebauen als Ost- und West-Usambara in Deutsch-Ostafrika. Hinsichtlich der Regenmengen, von denen die Fruchtbarkeit des Landes in erster Linie abhängt, sei nur noch bemerkt, dafs z. B. die westliche und südliche Seite des Kamerungebirges an Regenreichtum nicht nur das Tal des Amazonenstromes und die Fidji-Inseln übertrifft, sondern sogar den regenreichsten Plätzen der Welt sehr nahe kommt, wie z. B. Cherapungi in Assam (Hinterindien), wo durchschnittlich — im Jahresmittel — 12,5 m Regen fallen, und wo in einem besonders regenreichen Jahre sogar die enorme Regenmenge von 23 m gemessen worden ist. Von allen unseren Kolonien ist in bezug auf die Menge und Sicherheit der Niederschläge jedenfalls Kamerun besonders gesegnet. Nur dadurch war es möglich, dafs sich auf dem an sich fruchtbaren Boden ein so mächtiger Urwald entwickeln konnte, der seinesgleichen in der Welt sucht. Diese grofse Frucht-

barkeit des Landes garantiert daher den Pflanzungen in Kamerun wirklich eine grofse Zukunft.

Welchen Kulturwert das fernere Hinterland besitzt, das über 350 km hinaus von der Küste entfernt liegt, läfst sich zur Zeit noch nicht mit Sicherheit sagen. Ausgedehnte Grasflächen sollen hier mit bewaldeten, im Norden des Landes verschiedentlich mit schwach bewaldeten und kahlen Gebirgsrücken abwechseln. Aber diese Landstriche sind immerhin noch gut bevölkert und haben nichts mit jenen unwirtlichen öden Steppen und Wüsten gemein, die etwa zwei Drittel Deutsch-Ostafrikas ausmachen, daselbst nahezu jede Kultur ausschliefsen und leider auch die Anlage moderner Verkehrsadern nach den fruchtbareren Seengebieten so wenig begünstigen.

Die Angaben über das in Kamerun für den Plantagenbau nutzbare Land dürften keineswegs zu optimistisch geschildert sein. Es versteht sich für den Fachmann natürlich von selbst, dafs sich nicht ohne Unterbrechung in all' diesen Gebieten Pflanzung an Pflanzung reihen wird. Schlechte Gelände, wie steile Gebirge und Höhenzüge, sumpfige Niederungen, sandige Ebenen und Lateritgebilde fallen natürlich aus, aber diese dürften schwerlich mehr als 20 Prozent jener Landstriche ausmachen. Hiernach läfst sich die Gröfse des kulturfähigen Landes in Kamerun wohl am besten bemessen.

Es sind also für Pflanzungen weite, ausgedehnte Landflächen vorhanden, die auch den mannigfaltigsten Kulturarten Raum gewähren und die so umfangreich sind, dafs sie kaum in 200 Jahren sämtlich in Angriff genommen werden können.

Auf das allmähliche Ansteigen des Landes ist es auch zurückzuführen, dafs schon unweit der Küste ein angenehmes und recht gesundes Klima vorhanden ist. Nach den Beobachtungen unserer Eisenbahn-Expedition findet man bereits in der Höhenlage von 500 m über dem Meeresspiegel so günstige klimatische Verhältnisse, dafs dort Europäer gut zu existieren

vermögen. In gleichen Entfernungen von der Küste ist in Kamerun selbst in der heifsesten Jahreszeit eine viel erträglichere Temperatur gefunden worden als in der benachbarten englischen Nigerkolonie. Diese Beobachtung hat natürlich für eine später etwa ins Auge zu fassende Kolonisation des Kameruner Hochlandes eine ganz aufserordentliche Bedeutung.



Erlegter Elefant.

Glücklicherweise scheint in den Küstenstrichen Kameruns die Malaria abzunehmen. Die neuerdings eingeführte Chinin-Prophylaxe hat sich überall gut bewährt und trägt zweifellos viel zur Bekämpfung des Fiebers bei.

Die Vegetation des Küstengebietes ist, wie schon erwähnt, infolge der bedeutenden Niederschläge und des heifsen Klimas (mittlere Jahrestemperatur etwa 25,4°), äufserst reich, insbesondere ist das der Fall auf dem verwitterten Basaltboden des Kamerungebirges.



Urwald-Partie am Mungo.

Die Hauptausfuhrartikel der Kolonie bilden, aufser dem Kakao, hauptsächlich: Palmöl, Palmkerne, Kolanüsse, Kautschuk, Elfenbein, ferner Ebenholz, vortreffliche Rothölzer, afrikanisches Mahagoni- und Teakholz, Piassavafasern, Kopal und Calabarbohnen.

Überall im Lande ist die nützliche Ölpalme (Elaeis guineensis), welche Palmöl und Palmwein liefert, zu finden, ferner Kokospalmen sowie eine Raphia-Art, deren Blätter und Blattrippen vielfach zu Matten verarbeitet und auch zu Hausbauten benutzt werden.

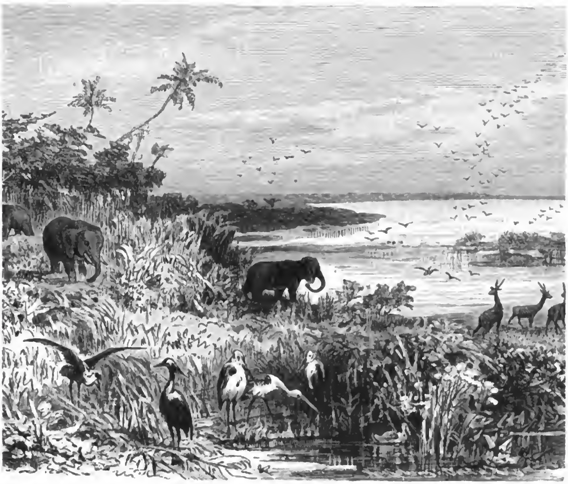
Auch Ebenholz ist in grofsen Mengen vorhanden und wird noch einen grofsen Exportartikel abgeben.

Ziemlich viel verbreitet und beliebt ist die Kolanufs (Sterculia acuminata), die namentlich von den Haussa-Stämmen viel gehandelt wird und einen gangbaren Artikel des Karawanenverkehrs von Kamerun bildet. — Sehr wichtig dürfte später auch die nützliche Erdnufs (Arachis hypogaea) werden; sie dient hauptsächlich der Ölgewinnung und wird zunächst in Kamerun noch nicht so stark kultiviert, wie diese Pflanze es eigentlich verdient. — Die Eingeborenen bauen die Erdnufs übrigens mit Vorliebe in Gärten zum eigenen Konsum an. Nach den günstigen Erfahrungen, die aber neuerdings am Senegal mit der Kultur der Erdnufs gemacht sind, dürfte man auch in Kamerun derselben künftig erhöhte Aufmerksamkeit schenken.

Zu nennen wären noch: Affenbrotbäume, Pandanus, Wollbäume und Tamarinden, ferner der im Buschwalde stark verbreitete Butterbaum (Butyrospermum Parkii), dessen Kerne die sogenannte Schibutter geben.

Auch die Dattelpalme kommt im Norden von Kamerun ziemlich häufig vor. — Fast in allen Gegenden Kameruns finden sich auch köstliche Bananen und Ananas und andere geniefsbare Früchte.

Ebenso interessant wie die Flora des Landes ist auch die Fauna. Selbst die rücksichtslose und zwecklose Tötung der wilden Tiere, wie sie die Eingeborenen und leider auch sehr viele Weifse in sinnloser Jagdpassion sich angelegen sein lassen, hat glücklicherweise noch nicht vermocht, das Land von wilden Tieren zu ent-



Tierleben am Tsâdsee.

völkern. Es finden sich noch viele Affen, namentlich Schimpansen, Gorillas und Meerkatzen, ferner Antilopen, Büffel, Flufspferde, Elefanten und Leoparden. Im Norden der Kolonie sind auch Löwen sowie Servals, Zibeth- und Ginsterkatzen, Ichneumonen und Mangusten vorhanden. Am Tsâdsee leben namentlich viel Giraffen. Es gibt ferner drei Arten Krokodile und verschiedene Schildkrötenarten. Die unergründlichen Wälder,

besonders an den Flufsläufen, sind mit Millionen bunter Vögel, darunter Graupapageien, Bananenfresser und Riesenturakos, sowie von zahllosen Schmetterlingen bevölkert. Leider fängt der Elefant und stellenweise selbst der Büffel auch in Kamerun, wie schon längst in anderen Teilen Afrikas, bedenklich an abzunehmen. Es steht aber zu erwarten, dafs das demnächst in Kraft tretende internationale Übereinkommen, betreffend den Schutz der jagdbaren Tiere, auch dem massenhaften Abschiefsen der Elefanten- und Büffelherden Einhalt tun wird.



Fulbe-Krieger.

VI. Bevölkerung von Kamerun.

Mit den von altersher bestehenden politischen Grenzen der Eingeborenenstämme stimmt die geographische Abgrenzung Kameruns nicht überein. In der Nähe der Küste, im Urwaldgürtel, ist dies allerdings ohne Bedeutung, weil hier nur kleine Stämme wohnen; wichtig ist dieser Umstand aber für das Hinterland. Dort greifen einerseits die Reiche verschiedener mohammedanischer Sultanate und Emirate, deren Sitz innerhalb Kameruns liegt, auf die benachbarten Gebiete der angrenzenden fremden Kolonien über, andererseits beeinflussen auch benachbarte Neger- bezw. Araberstaaten einen erheblichen Teil der Eingeborenen von Kamerun.

Die Bevölkerung Kameruns ist nach Wohltmanns Ansicht weit zahlreicher, als man früher annahm. Noch vor wenig Jahren

nahm man eine Bevölkerungsziffer von 4 bis 5 Millionen an. Neuerdings schätzt man die Eingeborenen Kameruns auf etwa 10 bis 12 Millionen, eine Zahl, die eher zu niedrig als zu hoch angenommen sein dürfte. In der Urwaldzone an der Küste findet man im Busch versteckt noch immer viele Dörfer, die bisher auf keiner Karte verzeichnet bezw. von keinem Weifsen vorher betreten waren! Im weiten Innern sind nur wenig alte Handelsstrafsen der Eingeborenen zur Zeit begangen. Zwischen diesen verschiedenen Negerstrafsen ist aber eine zahlreiche Bevölkerung ansässig, wie die Eingeborenen dem Führer unserer Expedition wiederholt berichtet haben.

Die Bevölkerung gliedert sich im wesentlichen in zwei Hauptgruppen: die Bantu-Neger an der Küste und im Urwaldstrich und die Sûdan-Neger auf dem Hochlande. Unter den ersteren sind erwähnenswert die Duala-Stämme sowie die Malimba, Bakoko, Batanga, Bakwiri und Bakundu, die sich zum Teil noch zum Fetischdienst und sogar zum Kannibalismus bekennen.

Die Bevölkerung des Dualabeckens und seiner Umgebung ist eine aufserordentlich mannigfache. Viele, nach Sitten und Sprachen ganz verschiedene Negerstämme bewohnen in jenem Gebiet den Urwald. Fast scheint es, als wenn Bruchteile alter Auswandererzüge, die nach der Westküste gerichtet waren, sich im Urwalde vereinzelt erhalten haben.

Am Wasser, soweit dasselbe mit Canoës befahrbar ist, wohnen weitverzweigt die Dualas und die mit ihnen verwandten Negerstämme. Da diese beweglich und intelligent sind, treiben sie hauptsächlich Handel. Ihren Neigungen entspricht besonders eine gewisse Vorliebe, als Lehrer der Missionsschulen usw. zu wirken. Eine recht beachtenswerte Handwerkstätigkeit der Eingeborenen sieht man bereits verschiedentlich in Duala. Maurer, Zimmerleute, Tischler, Schneider sind schon in Mengen vorhanden, ihre

Leistungen stehen indessen noch nicht auf einer bedeutenden Höhe. Dafs die Dualas aber zu den mannigfachsten Handarbeiten fähig sind, unterliegt keinem Zweifel, beispielsweise sind sie imstande, Canoës sorgfältig und rationell auszuarbeiten. Ihre Sessel sind mit Geschmack und gut geschnitzt, sie flechten auch geschickt Netze und Körbe.

Die üppige Fruchtbarkeit des Bodens erleichtert ihnen die Existenz ungemein. Die geringe Feldarbeit in den Farmen wird von den Frauen und Kindern besorgt. Viehzucht wird wenig getrieben. Im allgemeinen gelten die Dualas und die verwandten Stämme als unzuverlässig und faul, doch dürfte das wohl etwas übertrieben sein. Der anerkannte Oberhäuptling der Duala-Stämme ist Manga Bell, ein Sohn von King Bell, der in Duala wohnt und umfangreichen Elfenbeinhandel usw. betreibt. Manga Bell ist ziemlich gebildet und besuchte öfter Europa; er gilt als ein zuverlässiger Freund der Deutschen.

Die kleinen Negerstämme im Urwalde (Busch) leben noch auf sehr niedriger Stufe. Scheu zurückgezogen und nur den notwendigsten Verkehr mit den Nachbarn pflegend, halten sich diese Buschstämme abgeschlossen und sind häufig gegeneinander sogar feindlich gesinnt. Auch bei ihnen wird die Feldarbeit in den Farmen nur von Frauen und Kindern besorgt.

Unter den gröfseren Negerstämmen des Urwaldes treten die im Norden am Bakossy- und am Manengubagebirge wohnenden Stämme rühmlich hervor. Die Bewohner des Bakossygebietes bilden eine ansehnliche, Ackerbau und gute Viehzucht treibende Bevölkerung, welche die Naturprodukte durch die benachbarten Negerstämme hindurch direkt an den Dibombeflufs nach Nyanga zu den dort befindlichen Faktoreien bringt. Unstreitig ist es ein Zeichen der Brauchbarkeit dieser Leute, dafs von ihnen in Nyasosso die Kirche und die anderen Hochbauten der Missions-



Hüttenbau in Bali.

station, nach Anleitung der Missionare, regelrecht und gut gebaut worden sind.

Das Formen und Brennen der Ziegelsteine und sämtliche Zimmerarbeiten, vom Heraushauen des Holzes aus dem Walde bis zum Richten des Gebäudes, sind dort lediglich von Eingeborenen ausgeführt worden. Gewifs ein sehr bemerkenswertes Resultat der Unterweisung



Häuptling von Bali.

der Eingeborenen in praktischen Arbeiten durch die Missionare.

Die Bakokos und die Banikais, am Fufse des Manengubagebirges, treiben in hervorragendem Mafse Ackerbau. Bei letzteren ist schon vielfach eine regelrechte Parzellierung der Felder eingeführt; der Acker wird z. B. bei den Banikais in Beeten bestellt. Die Wälder halten die Neger in jenem Gebiete vielfach frei von Busch, so dafs man dort sogar geschlossene Waldungen von Ölpalmen sieht. Auch die Männer arbeiten dort auf dem Felde mit.

Im Südbezirk von Kamerun rücken die Binnenstämme übrigens neuerdings nach Westen vor. Namentlich die Bulis suchen an die Küste zu gelangen und verdrängen dabei ein wenig die Mabéa-Stämme. Noch vor 3 Jahren safsen die Buli-Leute 2 Tagereisen von der Küste entfernt. Heute bewohnen sie den ganzen südlich von Kribi belegenen Teil des Bezirks bis dicht an das Meer! — Das Vorrücken dieses kräftigen und fleifsigen Stammes zur Küste kann aber nur gern gesehen werden.

Es ist anzunehmen, dafs durch das Vorrücken der Bulis in dem zur Zeit noch schwach bevölkerten Südbezirk Kameruns sich bald eine gröfsere Bevölkerungsdichtigkeit entwickeln wird.

Schon die Anlage der Dörfer mit den grofsen, reingehaltenen Dorfplätzen, sowie die gut bestellten Felder lassen auf eine gröfsere Entwicklungsfähigkeit schliefsen, als die Mabéas besitzen.

Ein Teil der Mabéa-Leute, die in der Nähe von Campo auf spanischem Gebiet ansässig sind, siedelt neuerdings vielfach auf deutsches Gebiet über. Diese Tatsache ist der beste Beweis dafür, dafs die Eingeborenen sich in unserer Kolonie durchaus wohl fühlen. Zwischen dem Waldland und der Savanne leben die Bali-Stämme, die man als ein Mischvolk zwischen Bantu- und Sudan-Negern bezeichnen kann. Auch der schönen und intelligenten Yaúnde-Leute und der Fân-Stämme oder Mpangwe in Süd-Kamerun sei Erwähnung getan.

Den Norden von Kamerun nehmen die Sûdan-Neger ein, unter denen sich besonders die mohammedanischen Fulbe- und Haussa-Stämme auszeichnen. Erstere als herrschende und gebildete Rasse, letztere als Händler und Handwerker. Der Hauptstaat jener Völker ist das grofse Reich Adamaua mit der alten Hauptstadt Yola, welche letztere sich seit dem Vertrage von 1890 auf englischem Gebiet befindet. Dem Emir von Yola waren früher sämtliche Lamidos von Adamaua tributär, von denen hier nur die gröfsten

von ihnen, nämlich die Herrscher von Marrua, Garua, Bibene, Ngaúndere, Bubanjidda, Tibati, Banyo, Gaschaka, Kontscha und Laró genannt werden sollen.



Jäger aus dem Mpangwe-Stamm (Süd-Kamerun).

Die mohammedanischen Haussa-Stämme versuchen bereits vielfach mit den Küstenplätzen Kameruns Handelsbeziehungen anzuknüpfen. Weihnachten 1902 war eine grofse Haussa-Karawane

(etwa 300 bis 400 Mann stark) über Tibati an der Küste zum ersten Male angelangt. Neuerdings sind Haussa-Leute auch in Edéa, über Yaúnde, eingetroffen. Diese gewandten schwarzen Handelsleute verkehren von Tripolis bis zum Congo und sind unstreitig vortreffliche Kulturträger. Ihr Erscheinen in Kamerun kann daher nur mit Freude begrüfst werden. Diese Vorgänge werden aber hoffentlich nicht vereinzelt bleiben, weil, dank dem grofsen Einflusse des mohammedanischen Klerus auf fast alle Stämme des Sûdans und Tsâdsee-Gebietes, der Deutsche Kaiser als ein Freund der Mohammedaner und des Padischahs zu Stambul gilt und verehrt wird. Schon aus diesem sehr triftigen Grunde werden die mohammedanischen Stämme des Sûdans und der Emirate und Sultanate im Norden Kameruns sich bemühen, mit Deutschland und dem Kaiserlichen Gouvernement stets gute Beziehungen zu unterhalten.

Der Einflufs, welchen Sultan Abdul Hamid Khan vermöge einer vom Palais zu Yildiz meisterhaft geleiteten und grofsartig angelegten panislamitischen Propaganda, sowie auch durch die Vermittlung des Grofs-Scherifs von Mekka auf alle mohammedanischen Stämme von Afrika ausübt, ist jedenfalls sehr bedeutend. Der Orden der Bruderschaft der Senussi, welcher von Tripolis aus den ganzen Sûdan und das Tsâdsee-Gebiet beeinflufst, spielt hierbei, was wenig bekannt ist, eine ganz erhebliche Rolle. Deutschland kommt diese moralische Unterstützung seitens des Sultans jedenfalls schon jetzt in Zentralafrika sehr zu statten.

Das Kaiserliche Gouvernement hat auch seinerseits in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit eines guten Einvernehmens mit der mohammedanischen Bevölkerung sich bemüht, dieselbe durchaus mit Wohlwollen und Gerechtigkeit zu behandeln. Die islamitischen Elemente Kameruns werden sich zweifellos noch als hervorragende Kulturträger bewähren, namentlich dann, wenn man ihre religiöse Überzeugung und ihre heimischen Einrichtungen auch in

Zukunft deutscherseits respektiert. — Für ganz verfehlt würde ich es daher halten, den Versuch zu machen, in den mohammedanischen Gegenden des Landes, namentlich jetzt schon, eine christliche Propaganda zu entfalten.

Ein solches Vorgehen würde nur zu grofsem Unfrieden führen und die kaum befestigte deutsche Autorität im Lande erheblich gefährden. Man lasse also ruhig die mohammedanische Bevölkerung nach ihrer eigenen Fasson selig werden! Praktisch wäre das auf alle Fälle.

Eine nennenswerte Kulturstufe haben die Neger der Küstenzone im allgemeinen noch nicht erreicht. Vor allen Dingen fehlt ihnen vielfach die Lust zum regelmäfsigen Arbeiten. Ihre Bedürfnisse sind noch immer minimale. Im Innern des Landes ist jedoch, vermöge des Einflusses des Islams, ein höherer Grad alter Kultur vorhanden, auch ist die Bevölkerung beweglich und intelligent. Arbeitskräftig sind die Kamerun-Neger aber durchweg.

Durch das Eindringen der Europäer ist in den althergebrachten Sitten und Gebräuchen der Eingeborenen bisher noch nicht viel Wandel geschaffen, trotz des von Jahr zu Jahr wachsenden Einflusses der Missionare. Fast überall herrscht Polygamie. Die Frauen und Kinder haben nur den Wert von Vermögensobjekten; je mehr Frauen der Neger hat, desto angesehener ist er. Auch die Sklaverei besteht noch beim Neger, allerdings in der milden Form der sogenannten Haussklaverei.

Im Norden von Kamerun befinden sich grofse Städte von aufserordentlicher Ausdehnung. So stellte z. B. Hauptmann Ramsay fest, dafs die Stadt Bamûm etwa 60000 Einwohner besitzt. Dikoa, am Tsâdsee, hat gegen 35 000 bis 40 000 Einwohner, Ngaúndere wohl noch mehr.

Auch eine ansehnliche weifse Bevölkerung ist im Schutzgebiete vorhanden.

Nach der Zählung vom 31. März 1903 wurden nämlich in Kamerun 670 Weifse gezählt gegen 581 im Vorjahre. Die weifse Bevölkerung hat mithin im vergangenen Jahre um 89 Köpfe zugenommen.

Die Zahl der Männer ist von 517 auf 586 gestiegen, die Zahl der Frauen von 50 auf 58 und die der Kinder von 14 auf 26. Von den Wohnplätzen des Schutzgebietes weist Duala die gröfste Zahl weifser Einwohner auf, nämlich 197 gegen 145 im Vorjahre. An zweiter Stelle kommt Victoria mit 99 weifsen Einwohnern gegen 53 im Vorjahre.

Unter den Nationalitäten machen die Deutschen mit 561 Köpfen (gegen 494 im Vorjahre) nahezu fünf Sechstel der gesamten weifsen Bevölkerung aus. Die Engländer haben von 29 auf 33 zugenommen, die Amerikaner sogar von 19 auf 33.

Unter den Berufsarten sind die Kaufleute mit 187 Personen (gegen 182 im Vorjahre) am zahlreichsten. Die Pflanzer haben von 85 auf 100 zugenommen, die Missionare von 59 auf 71. Die Zahl der weifsen Bewohner von Kamerun ist also in erfreulichem Steigen begriffen!

Hierbei möchte ich nicht unterlassen, ein gutes Wort für die Eingeborenen einzulegen! Der jetzige Gouverneur der Kolonie ist zwar ein sehr humandenkender, wohlwollender Herr, der sich ehrlich bemüht, die Eingeborenen gut und gerecht zu behandeln. Es gibt aber — leider — gewisse Vertreter der scharfen Tonart, denen das milde Regiment in Kamerun schon lange nicht mehr behagt! — Diese Leute möchte ich nachdrücklich darauf hinweisen, dafs Kamerun — ja ganz Afrika — nur durch die Eingeborenen einmal im grofsen Stile erfolgreich kultiviert werden kann! Die vornehmste Aufgabe einer weitsichtigen Kolonialpolitik mufs darin bestehen, die Neger in humaner Weise zu behandeln und zur Arbeit zu erziehen.

Niemals darf man vergessen, dafs der Neger gleichsam ein Kind ist und als solches behandelt werden mufs. Wie kurzsichtig sind diejenigen, welche glauben, dafs der beste Neger — der tote Neger ist! Für die Menschheit ist unstreitig das wertvollste der Mensch selbst! Um den Boden, die Wälder und Bergwerke des schwarzen Erdteils rationell auszubeuten, sind wir unbedingt auf die starke Faust des Negers angewiesen! Wenn wir aber die Eingeborenen herabdrücken und nur als Sklaven behandeln, so arbeiten wir lediglich gegen uns selbst! Unser Vorteil ist es, wenn die Schwarzen ein menschenwürdiges Dasein führen! — Unsere Fortschritte, unser Reichtum hängen in Afrika — wie in allen anderen Kolonien — im wesentlichen vom Gedeihen und von dem Wohlstand der eingeborenen Bevölkerung ab! — Je mehr die Eingeborenen von uns Gutes haben, desto mehr erzeugen und konsumieren sie! Je mehr Nutzen sie von uns ziehen, desto mehr Vorteile werden wir später von ihnen haben!

Also nicht nur die Gebote der Religion und Humanität, sondern auch sehr praktische Gesichtspunkte sprechen dafür, unablässig uns zu bemühen, die soziale Lage der Eingeborenen zu heben und sie — die doch die ursprünglichen Herren des Landes waren — milde und gut zu behandeln!

VII.

Das Küstengebiet Kameruns.

Von ganz besonderem Interesse für die projektierte Eisenbahn ist das Küstengebiet. Im Norden ist an der Küste der erste wichtige Punkt die Grenzstation Rio del Rey, unmittelbar an der benachbarten englischen Kolonie in breiter Mangrovenniederung gelegen, ein Hafenplatz, der zwar genügende Wassertiefe hat, um Schiffen mittlerer Gröfse direkte Verladung im Strom zu ermöglichen, welcher aber tiefem Sumpfgebiete abgewonnen wurde und keine Möglichkeit einer weiteren Entwicklung bietet, da sein weites Hinterland durch Gebirge abgeschlossen ist.

Auf diese Station folgt weiter nach Südosten die Hafenstadt Victoria, welche eine hohe Bedeutung durch den auf breiter Grundlage arbeitenden blühenden Plantagenbetrieb am Hange des Kamerunberges gewonnen hat. Am Fufse dieses Berges landschaftlich aufserordentlich schön gelegen, besitzt Victoria zwar für eine gröfsere Entwicklung gut geeignete Gelände, doch ist auch hier das Hinterland gegen die Küste durch Gebirgsland abgeschlossen. Einen jederzeit sicheren Hafen hat Victoria leider nicht, nur offene Reede, die jedoch durch kleine vorgelagerte Inseln recht geschützt ist und guten Ankergrund bietet.

Auf Victoria folgt östlich der am Kamerunbecken liegende Haupthafen Duala (23 300 Einwohner). Diese Stadt besitzt unstreitig alle Eigenschaften zu hervorragender Entwicklung. Die auf breitem, etwa

15 bis 30 m hoch gelegenem Gelände erbauten drei Dualadörfer (Bell-, Aqua- und Dido) geben die Basis zu einer Stadtanlage in gröfstem Stile, und ebenso vorzüglich ist hierzu das am grofsen Kamerunflusse gegenüber liegende Gelände bei Hickory geeignet. Von dem hochliegenden Terrain ist für Handelszwecke reichlich breites und niedriges Land überall am Strom vorhanden. Mit dem Hinterlande ist Duala schon durch zwei natürliche Verkehrswege verbunden, und weitere günstige Verkehrslinien lassen sich ohne übermäfsigen Kapitalsaufwand unschwer durch die projektierte Eisenbahn schaffen.

Von den südlich Duala an der Küste liegenden Handelsplätzen ist die Station Kribi noch von Bedeutung, weil von hier aus zur Zeit der einzige sichere Verkehrsweg ins östliche Kamerunhinterland führt. Dieser Ort, zusammen mit dem benachbarten Grofs-Batanga, wird auch dauernd Bedeutung für das südöstliche und südliche Kamerun behalten. Für die weitere Erschliefsung der Kolonie in Richtung auf den Tsâdsee kommt Kribi jedoch nicht in Frage; ebensowenig die noch südlicher an der französischen Grenze liegende Station Campo.

In die Flüsse und Ströme Kameruns ist von der See nur aus dem mit Wasseradern (Creeks) durchsetzten Niederungsgebiet bei Rio del Rey und aus dem Kamerun-Wasserbecken bei Duala hineinzukommen. Bei Rio del Rey hat der vom Mangrovengebiet aus befahrbare Ndianflufs nur auf kurzer Strecke nutzbaren Wasserweg, weil gleich hinter dem Mangrovengebiet sich hohes Gebirge erhebt. Bei Duala dagegen bilden die zahlreichen Creeks und kleineren Wasserläufe, welche in das Kamerunbecken fliefsen, in Gemeinschaft mit dem Mungo und Wuri, nebst den Nebenflüssen des letzteren, ein weitverzweigtes, eng zusammenhängendes Netz von befahrbaren Wasseradern, welches bis zum mächtigen Sannagaflufs sich erstreckt. Die übrigen Flüsse im Küstengebiet Kameruns sind von der See aus nicht zu befahren.

VIII.

Duala und seine Interessensphäre.

Duala wird immer der wichtigste Handelsplatz der Küste bleiben. Hier bildet die Niederung eine tief ins Land hineinreichende Einsenkung, welche nördlich und östlich in weitem Umkreise von einem hoch ansteigenden Gebirgsgürtel umgeben ist. Das Kamerungebirge mit seinen nördlichen Ausläufern, ferner das Bakossygebirge, das Manengubagebirge und die mächtigen Gebirgsstöcke des Bapéa- und Bakokolandes, bis an den Sannaga heran, liegen in diesem nach der See offenen Ringe, hinter dem nach Nordosten sich hügeliges Hochland, nach Südosten niedrigeres Bergland erhebt. Einen fest geschlossenen Zug bilden diese einzelnen Gebirgsgruppen aber nicht, sie sind sowohl durch Flüsse als auch durch natürliche Einsenkungen unterbrochen.

Im Norden trennt der Mungoflufs die Ausläufer des Kamerungebirges vom Bakossygebirge. Während das letztere bis zu der Ordinate von rund 1000 m über dem Meeresspiegel sich erhebt, liegt das obere Tal des Mungo hier nur bis rund 300 m hoch. Dieses Tal erstreckt sich, langsam ansteigend, nach Norden.

Nach Nordosten sind das Tal des Mungo und ebenso die Täler seiner oberen Nebenflüsse durch steile Gebirgshänge abgeschlossen. Nur das Bakossygebiet, aus welchem der Kide als Nebenflufs des Mungo nach dessen Durchbruch durch das Bakossygebirge herabkommt, hat den Charakter eines allmählich ansteigenden Berglandes·

Das Bakossygebirge ist von dem Manengubagebirge durch den Pafs bei Ninong getrennt, und zwar bildet diese Senkung die Verlängerung des Kidetales. Ihre Höhe ist rund 1400 m über dem Meere. Das Manengubagebirge wird wiederum von dem Bapéagebirge beim Nlonakoberge durch eine breite Einsenkung getrennt, welche die Höhe von rund 900 m erreicht. Auf



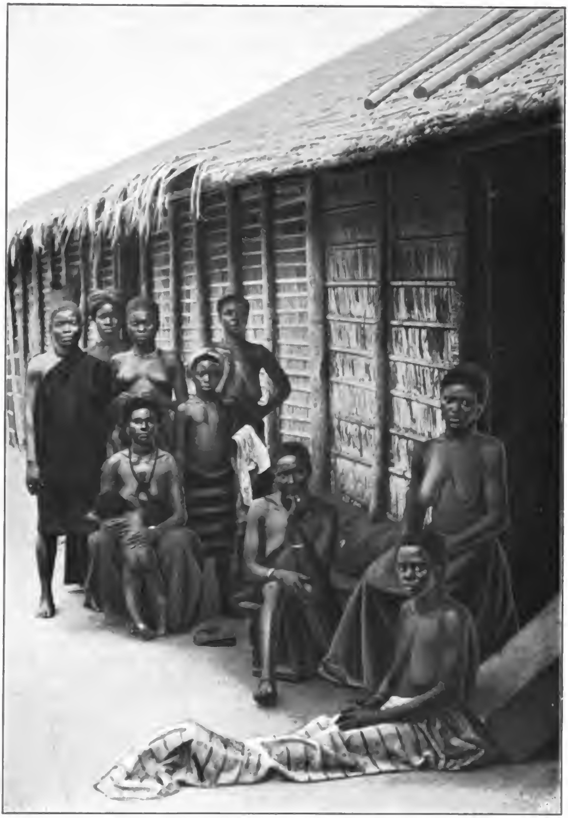
Strafse in Duala mit dem Palast von King Manga Bell.

dieser verhältnismäfsig geringen Höhe liegt eine ausgesprochene Wasserscheide, von welcher die Gewässer nach Südwesten, Süden und Südosten in verschiedene gröfsere Flufsgebiete verlaufen, das Babong-Bergland durchbrechend, während sich in Richtung nach Nordwesten bis nach Nordosten hin ein weit ausgedehntes Hügelland anschliefst.

Im Osten endlich bricht der Wuriflufs aus den Bergen hervor, dessen Quellgebiet in dem Bapéa- und Bakokogebirge

liegt. Er trägt in seinem ganzen oberen Laufe, bis unmittelbar bei seinem Eintritt in die Niederung von Yabassi, den Charakter eines Gebirgsflusses, hat starkes Gefälle in engem, tief eingeschnittenem, felsigem Bett und besitzt zahlreiche reifsende Stromschnellen. Eine befahrbare Wasserstrafse in das Hinterland bildet der Wuri deshalb nicht und gewährt auch nicht die Möglichkeit, längs seines Wasserlaufs mit der Bahn das Gebirge zu passieren.

Der Seestrand der Dualaniederung besteht aus Sand. Hinter diesem liegt das von zahllosen Creeks durchzogene Mangrovengebiet, dessen Inseln durchweg zwar von schmalen, morastigen Ufern eingefafst sind, jedoch aus festem Boden bestehen. Tiefe und breite morastige Uferstreifen hat die entsandte Eisenbahn-Expedition nur selten gefunden. Der feste Kern der Inseln des Mangrovengebietes besteht in der Regel aus alluvialem Laterit, bisweilen aus Sand. Dieser Laterit bildet auch das höher gelegene Gelände, auf welchem die Dörfer der Dualas und der benachbarten Negerstämme angebaut sind. Unter dem Laterit liegt meist mürber Sandstein und Ton, wie man an einzelnen tief eingeschnittenen Bachsohlen deutlich erkennen kann. In gröfserer Entfernung von Duala, nach den Randgebirgen des Talbeckens zu, stehen neben alluvialem Laterit auch noch Gneis und Granit an. Jedoch finden sich diese Formationen nur in geringem Umfange unberührt vor, weil hier gewaltige vulkanische Kräfte eingewirkt haben und breite Basaltlagen die ursprünglichen Gesteine überdecken. Vom Grofsen Kamerunberge anfangend, kann man die gröfsten Krater dieser jungvulkanischen Periode in einer Reihe auf den westlichen und nördlichen Randgebirgen deutlich verfolgen. Der Richardssee, der Elefantensee, der Edimêsa- und der Ebógakrater liegen in dieser Linie, und Auswurfmassen dieser alten Krater bedecken in weiten Flächen das ursprüngliche Gestein. Mächtige vulkanische Erhebungen treten hier hervor, so z. B. der Kûpéberg (etwa 2070 m Höhe) und der Nlonakoberg



Schönheiten aus Duala.

(etwa 2400 m Höhe). Von diesen ist der Kûpéberg der wichtigere. Er steigt isoliert aus dem Tale auf. Lange Ausläufer von ihm erstrecken sich von SSW nach NNO, und neben diesen ist das Gelände mit vielen kleinen vulkanischen Kuppen bezw. Kratern besetzt. Alles ist mit einer starken Schicht verwitterten Basaltgesteins bedeckt. Der Nlonakoberg liegt nahe dem Rande



Beamtenwohnungen in Duala.

des Talbeckens. Seine Lavamassen sind der Hauptsache nach in westlicher und nördlicher Richtung zu verfolgen. Im Süden und Osten treten übrigens noch die alten Gebirgsformationen an demselben unverkennbar zu Tage.

In bezug auf die Fruchtbarkeit des Erdreichs mufs hervorgehoben werden, dafs zwischen dem Laterit und dem Basaltboden ein gewaltiger Unterschied besteht. Der Laterit ist mehr oder weniger sandiger Lehm, mit Eisenkonkretionen und mit Feldspat-

kieseln durchsetzt, und hat in der Regel nur eine schwache Humusschicht. Er ist im Boden reichlich fest gelagert und nimmt nur langsam Wasser auf. Was ihm jedoch in dieser Hinsicht fehlt, ersetzt die Feuchtigkeit der Luft in reichlichem Mafse, und da hier der Laterit nur in verhältnismäfsig niedrig liegendem Gelände ansteht, tragen die Kulturen selbst auf diesem Boden, auch in der Trockenzeit, noch den Charakter leidlicher Fruchtbarkeit. Der Basaltboden ist dem Laterit aber an Güte weit überlegen. Er ist ein toniges Verwitterungsprodukt der jungvulkanischen Ausbruchmassen und bildet starke, fruchtbare, humusreiche Schichten über den alten Gesteinen.

Als stark wasserdurchlässiges Erdreich besitzt der Basaltboden eine ganz hervorragende Fruchtbarkeit, welche bereits 1896 durch die zahlreichen Untersuchungen von Professor Wohltmann nachgewiesen und durch die Erfolge der Pflanzungen tatsächlich bestätigt worden ist.

Bis auf 50 km tritt dieses überaus fruchtbare Basaltgelände südlich des Kûpéberges nach Duala heran. Beim Dorfe Muyūka erreicht man, von Duala kommend, schon den Basaltboden, und von hier beginnt, im Westen, nahe dem linken Ufer des Mungo- und Kideflusses, im Osten, in Richtung auf den Nlonakoberg verlaufend, ein Landstrich, der an Fruchtbarkeit seinesgleichen in der ganzen Welt sucht und nach Norden über das Manengubagebirge hinaus sich weit bis in das Grasland erstreckt.

IX.

Die natürlichen Wasserstrafsen Kameruns.

Durch seine Lage in der äufsersten Ecke des Guineagolfs ist Kamerun von der Natur besonders begünstigt für jede Verkehrsunternehmung in Richtung auf den Tsâdsee. Hier ist die Meeresküste diesem engbevölkerten und fruchtbaren Gebiete des Sûdans am nächsten gerückt, und hier liegt naturgemäfs der Schlüssel zum Herzen Afrikas. Kamerun bildet gleichsam das natürliche Eingangstor von der See aus zu ganz Zentralafrika! Mit weitreichenden, natürlichen Verkehrswegen, insbesondere mit langen schiffbaren Wasserläufen ist die Kolonie aber nicht bedacht.

Die nach Osten und Norden fliefsenden Gewässer haben zur Zeit geringe Bedeutung, weil sie in das Binnenmeer-Becken des Tsâdsees ablaufen und daher nur lokalen Verkehrswert besitzen. Von den nach Westen laufenden Flüssen beanspruchen dagegen der Benuë und der Crofsflufs erheblicheres Interesse, weil sie einen schiffbaren Wasserweg nach dem Meere darstellen und auf ihnen gegenwärtig immer noch die beste, wenn auch beschwerliche Verbindung von der Küste nach dem Hinterlande Kameruns besteht. Beide Flüsse fliefsen, soweit sie schiffbar sind, hauptsächlich in englischem Kolonialgebiet, nur der Benuë ist noch eine kurze Strecke auf deutschem Gebiet, bis Garua, befahrbar. Weiter aufwärts ist der Benuë zur Trockenzeit nur mit Canoës zu passieren. Auch der Crofs-Flufs ist fast im ganzen Laufe während der Trocken-

zeit nur für derartige Fahrzeuge schiffbar. Bei normalem Wasserstande dagegen verkehren auf dem Crofsflusse ziemlich weit hinauf bis nach Mamfe kleine Dampfer; so besitzt z. B. die Gesellschaft Nordwest-Kamerun einige Transportdampfer auf dem Flusse.

Im Südwesten, ganz auf deutschem Gebiet bleibend, sind der bereits erwähnte Mungo und der Wuri hervorzuheben, die beide bei Duala in das Kamerunbecken münden. Die Schiffbarkeit dieser Flüsse reicht aber nur rund 75 km ins Innere des Landes hinein. Auch diese Flüsse können nur in der Regenzeit mit kleinen Dampfern befahren werden. In der Trockenzeit müssen Canoës schon unweit von Duala verwendet werden.

Im Süden und Südosten endlich ist der Ngokoflufs zu nennen, welcher erst an der Grenze der französischen Kolonie schiffbar ist und sein Wasser im weiteren Laufe an den Congo abgibt und so eine direkte Verbindung mit dem Meere gestattet.

Die übrigen Flüsse, der Sannaga, der Nyong und Lokundje, welche zum Teil sehr erhebliche Wassermassen führen, weisen zwar streckenweise lange schiffbare Läufe auf, indessen sind diese durch mehrfache Stromschnellen voneinander getrennt, so dafs ihnen eine gröfsere Verkehrsbedeutung nicht zugeschrieben werden kann.

In neuester Zeit ist viel davon die Rede gewesen, dafs der bekannte französische Forscher Capitain Lenfant im vergangenen Jahre über den Schari auf einem kleinen zerlegbaren Dampfer den Tsâdsee erreicht habe und dafs damit das Problem einer direkten Wasserverbindung zu jenem See gelöst sei!

Um die Sache völlig klarzustellen, lasse ich den kürzlich veröffentlichten interessanten Bericht des tapferen und energischen Forschers an die Akademie der Inschriften in Paris in getreuer Übersetzung folgen:

„Auf den Wassern des Schari am 27. Oktober 1903. An den ständigen Sekretär der Akademie. Ich habe die Ehre, Ihnen anzu-

zeigen, dafs die Sendung, auf welche die Akademie der Inschriften ihr Vertrauen gesetzt hat, und der sie so edelmütige Unterstützung gewährt hat, völlig gelungen ist. Der Dampfer »Benoît Garnier« ist stolz, vom Tuburi kommend, in den Logone eingefahren, und hat sich dabei gezeigt, dafs der grofse afrikanische See (der Tsâd) während dreier Monate des Jahres in direkter Verbindung mit dem Meere ist. Der Weg läuft so: Vom Atlantischen Ozean geht es in den Niger, dann den Benuë, Mayo Kebbi, Tuburi-Verbindungsstrecke, Logone, Schari, Tsâdsee, also 2900 km Flufsfahrt. Vom Atlantischen Ozean bis zu einem Punkte des Kebbi, mit Namen Lata, der 150 km aufwärts von Bifara liegt, sind 2450 km ausgezeichneter Weg mit dem Strom ohne einen Felsen, ohne jede Schwierigkeit. Lata liegt in der Höhe von 260 m. Der Kebbi fliefst in einem Tale an der Grenze von Bornu. Der Tuburi hat keine Ufer, er liegt mitten in Bornu in einer Höhe von 370 m, daraus ergibt sich, dafs er senkrecht oder beinahe senkrecht in den Kebbi stürzt; er stürzt in zwei Fällen von je 10 m und in einem Katarakt von 60 m bei Lata in den Kebbi. Mitten zwischen durchaus feindseligen Völkerschaften habe ich den »Benoît Garnier« auseinandernehmen müssen; durch die Unmöglichkeit, Träger zu gewinnen, um in den Tuburi zu gelangen, sind 34 Tage verloren gegangen. Dieser Wasserfall, der durch die Grofsartigkeit der Natur (leider auch durch die Gefahr, die er für die Gesundheit in sich birgt) einen gewaltigen Eindruck macht, wird zur Wiederherstellung des Schiffes einen Tag länger Arbeit nötig machen (es handelt sich um die Überwindung einer Strecke von 25 bis 30 km). Vom Tuburi zum Tsâdsee ist der Weg wieder ausgezeichnet. Der Tuburi ist eine Kette von aneinandergereihten, mit Wasserpflanzen erfüllten Wasserlöchern, die von der »Verbindungsstrecke« Zuflufs erhalten. Diese »Verbindungsstrecke« ist ein Park von einer Länge von 20 km und einer Breite von 2 km; dort sieht man Gebüsche und Dörfer, die von Wilden bewohnt werden, die

uns während der Nacht auflauerten. Die Männer sind nackt, mindestens die Hälfte von ihnen hat den Kopf von tiefen Wunden durchfurcht, die von einer an einem Riemen hängenden und mit einem Haken versehenen Keule herrühren. Dieser Park hat einen anmutigen Flufs mit Lachen und Teichen, deren letzter in eine Ebene von Wasserkräutern und dann in den Logone mündet. Er hat 8 m



Uferstrafse mit Faktoreien in Duala.

Wassertiefe. Ein Schiffer des Logone könnte zehn Jahre lang an dem mit Kraut durchwachsenen Kanal, durch den ich in den Logone gelangt bin, vorbeifahren, ohne zu ahnen, dafs hier der Weg zum Atlantischen Ozean entlang geht. Um es kurz zu wiederholen: Von Bordeaux nach Lata ist der Weg leicht und einfach, man kann 50 Tage auf die Fahrt rechnen. Von Lata zum Tuburi braucht man einen Tag, um die Lasten hinüberzuschaffen, für den verschiedenen



Yabassi am Wuriflusse mit den Faktoreien der Gesellschaft Nordwest-Kamerun.

Aufenthalt und um alles wieder instandzusetzen braucht man zusammen ungefähr zehn Tage, vom Tuburi nach dem Tsâdsee wieder zehn Tage, macht für die Reise von Bordeaux zum Tsâdsee 70 Tage an Stelle von fünf Monaten, die man bisher brauchte! Natürlich mufs man die richtige Zeit zur Reise wählen. In diesem Jahre betrug das Steigen des Wassers auf der Verbindungsstrecke 1,38 m. Das Hochwasser hat angehalten von den ersten Tagen des August bis Ende Oktober. Das Ziel, das der Expedition gesteckt war, ist also völlig erreicht worden, und es freut mich, hinzusetzen zu können, erreicht worden, ohne dafs es das Leben eines Menschen gekostet hat. Geduld und Beharrlichkeit unserseits haben zu diesem Ziele geführt. Genehmigen Sie usw." So weit der Bericht des Capitain Lenfant!

Wenn tatsächlich eine befahrbare Schiffahrtsstrafse vom Ozean zum Tsâdsee gefunden worden wäre, so hätte das natürlich für Nordkamerun grofse Bedeutung gehabt und müfste auch deutscherseits das gewonnene Resultat des französischen Offiziers mit Freuden begrüfst werden.

Neuere Forschungen haben aber ergeben, dafs Capitain Lenfant wohl bei abnorm hohem Wasserstande die überschwemmten Tuburisümpfe mit einem zerlegbaren flachgehenden Stahlboote passieren konnte, dafs aber bei einigermafsen normalen Wasserstandsverhältnissen in jener Gegend, selbst in der Regenzeit, sich das Lenfantsche Experiment kaum wird wiederholen lassen. Ohne die brillante Leistung des französischen Reisenden irgendwie verkleinern zu wollen, mufs ich daher konstatieren, dafs — leider — von einer für Transportzwecke auch nur einigermafsen brauchbaren Wasserstrafse zum Tsâdsee keine Rede sein kann.

Für die Erschliefsung des Tsâdseegebietes kommt also lediglich in Zukunft eine Eisenbahn in Betracht, und zwar eine solche, die vom Atlantischen Ozean durch Kamerun zum Tsâd führt!

X.

Die Verwaltung der Kolonie Kamerun.

An der Spitze der Kolonie steht ein Kaiserlicher Gouverneur, z. Zt. Herr v. Puttkamer, dem zur Verwaltung des Landes noch mehrere Vorsteher der Bezirksämter, verschiedene Stationschefs und eine Polizeitruppe zur Verfügung stehen. Es sind ein Kaiserliches Gericht erster und zweiter Instanz sowie die nötigen Zollbehörden vorhanden. Bezirksämter sind errichtet in Duala, Victoria, Edéa und Kribi, Stationen in Johann Albrechtshöhe, auf der höchsten Erhebung des Kraterrandes am Elefantensee, ferner in Rio del Rey, an der englischen Grenze, und in Buëa, 1000 m hoch, am grofsen Kamerunberge gelegen, wo auch der Hauptsitz des Kaiserlichen Gouvernements sich befindet, ferner in Campo, Yaúnde, Yabassi und am Sanga-Ngoko sowie in Yukaduma und Gonakoil. Dazu treten als Militärstationen bezw. Garnisonen: Dikoa, Banjo, Bamenda, Yokó, Tinto, Fontem, Lolodorf, Ebolowá und als Hauptquartier der Schutztruppe: Duala. Die Schutztruppe besteht zur Zeit aus einem Kommandeur, den nötigen Offizieren, Ärzten, Unteroffizieren und aus 900 Mann Soldaten. Es ist ferner eine Polizeitruppe von etwa 400 Farbigen vorhanden, welche die Ordnung im Innern der Kolonie bisher vortrefflich aufrecht zu erhalten verstanden hat. Die Hauptniederlassungen der Europäer sind: Duala, Victoria, Edéa, Kribi, Mundame, Johann Albrechtshöhe, Mangamba, Marienberg,

Lobetal, Malimba, Kriegsschiffhafen, Bojongo, Buëa, Debundja, Bibundi, Rio del Rey, Grofs- und Klein-Batanga, Campo, Nyasosso (Missionsstation), Plantation, Lolodorf, Yabassi und Yaúnde. Die katholische Kongregation der Pallotiner sowie die Baseler Mission, ferner die Baptisten und amerikanischen Missionsgesellschaften wirken seelsorgerisch unter den Eingeborenen und haben bereits einen grofsen Teil derselben zum Christentum bekehrt. Regierungsschulen sind in Duala und in Victoria vorhanden.

Mit den bescheidenen Mitteln, welche der Reichstag bisher für Kamerun bewilligt hat, ist jedenfalls das Höchstmögliche durch das Gouvernement der Kolonie erzielt worden. Vergleicht man die Reichszuschüsse der letzten Jahre für Kamerun mit denjenigen für Deutsch-Ostafrika und für Deutsch-Südwestafrika, so ergibt sich, dafs Kamerun eigentlich recht stiefmütterlich bedacht worden ist. Weder die Gröfse der Kolonie noch die Bedeutung derselben in politischer Hinsicht lassen es aber gerechtfertigt erscheinen, dafs bisher vom Reichstag so wenig Mittel für Kamerun bewilligt worden sind. Um diese Behauptung ziffermäfsig zu belegen, lasse ich eine Tabelle folgen, aus welcher die Zuwendungen der letzten 5 Jahre für Kamerun, Deutsch-Ostafrika und Deutsch-Südwestafrika ersichtlich sind.

Reichszuschüsse:

Deutsch-Ostafrika.		Deutsch-Südwestafrika.	
1899	5 985 500 Mk.	1899	6 909 000 Mk.
1900	6 700 060 „	1900	7 181 300 „
1901	5 259 000 „	1901	9 102 600 „
1902	6 415 200 „	1902	7 634 900 „
1903	5 614 800 „	1903	6 260 020 „

Kamerun.

1899	983 400 Mk.
1900	1 197 700 „
1901	2 179 800 „
1902	2 205 100 „
1903	1 582 600 „

An anderer Stelle des Buches ist schon darauf hingewiesen, dafs Kamerun selbst Ostafrika, das früher hinsichtlich des Handels an erster Stelle stand, nunmehr erheblich überholt hat. Schon dieser Umstand spricht dafür, dafs Kamerun jede nur mögliche Unterstützung vom Mutterlande verdient. Die besten Kenner stimmen darin überein, dafs jeder in Kamerun für Kultur- und Verwaltungszwecke angelegte Pfennig bald reichlich Zinsen tragen wird!

Allen Bestrebungen zur wirtschaftlichen Hebung der Kolonie in richtiger Weise gerecht zu werden, ist die schöne, aber auch schwierige Aufgabe des Kaiserlichen Gouverneurs Herrn v. Puttkamer. Denn nicht immer in gleicher Richtung laufen die Interessen der verschiedenen Wirtschaftsgruppen zur Ausbeutung der in der Kolonie vorhandenen Werte und Kräfte. Es liegt in der Natur der Sache, dafs der Kaufmann, dem die Eingeborenen die Waldprodukte zum Handel auf den Markt bringen, bestrebt sein mufs, die Neger im Walde zu behalten, dafs der Pflanzer aber, der viele und billige Arbeitskräfte braucht, auf möglichste Beweglichkeit der Leute bedacht sein mufs, dafs der Missionar wiederum die Bevölkerung möglichst sefshaft zu machen sucht usw. Über einen Punkt sind aber die verschiedenen Interessentengruppen miteinander und mit dem Gouvernement einig, nämlich, dafs es nötig ist, der Kolonie dauernd den Frieden zu erhalten sowie Handel und Wandel zu schützen.

Neben der Polizeiverwaltung des Gouvernements, welche in den über die ganze Kolonie verteilten und mit organisierten Polizeitruppen besetzten Stationen ihre Stützpunkte hat, steht die Schutztruppe mit einer besonderen militärischen Organisation. Auch sie ist dem Gouverneur, der die oberste Militärgewalt ausübt, unterstellt. Vorläufig erscheint der Zeitpunkt noch nicht recht absehbar, an welchem die lang ersehnte und überaus wünschenswerte Um-



Landungsbrücke bei Duala.

wandlung der militärischen Schutztruppe von Kamerun in eine Landespolizei vorgenommen werden kann. Es ist aufser Zweifel, dafs die Schutztruppe wegen ihres einheitlichen, militärischen Charakters erforderlich war und auch heute noch nötig ist, um das Schutzgebiet in allen seinen Teilen dauernd zu pazifizieren. Schon wegen etwa ausbrechender rein lokaler Unruhen und Aufstände, wie solche bei den besonderen Verhältnissen Kameruns



Kaiserlicher Gouverneur v. Puttkamer und sein Adjutant Oberleutnant Kurt Kramsta in Soppo.

nur vorkommen können, ist es jedenfalls sehr zweckmäfsig, dafs das Kaiserliche Gouvernement jederzeit Truppen zur Verfügung hat. Wie notwendig die Anwesenheit der Schutztruppe ist, beweisen wohl die inzwischen unterdrückten neuerlichen lokalen Unruhen im Crofsflufsgebiete zur Genüge. Andererseits aber darf nicht verkannt werden, dafs die begreifliche Neigung junger, frisch aus der Armee importierter Offiziere und Unteroffiziere, sich in den Kolonien kriegerische Lorbeeren zu erwerben, eine gewisse Gefahr für die Aufrechterhaltung friedlicher Zustände im Schutzgebiet bedeuten

mufs. In nur allzu vielen Fällen hat sich das leider klar gezeigt, und wird es daher für die Zukunft stets ein erstrebenswertes Ziel sein, sobald als nur irgend möglich zur Einrichtung einer geregelten Zivilverwaltung mit Landespolizei überzugehen. Mit der fortschreitenden Erschliefsung des Landes und mit der besseren Erkenntnis der jedem Negerstamme eigentümlichen Charaktereigenschaften, welche die Stationschefs des Gouvernements sich bei längerem Aufenthalt im Lande zu eigen machen, wird aber auch Veranlassung zu umfangreicheren Gefechten, für welche die Schutztruppe nötig sein könnte, glücklicherweise immer seltener werden. Je länger, je mehr wird die Macht der Polizeitruppen zur Aufrechterhaltung geordneter Zustände genügen. Die Eingeborenen gewöhnen sich überall im Lande sehr schnell daran, die Polizeiverwaltung als Trägerin der Ordnung und des Friedens anzusehen.

Wird einerseits der Entwicklung der Arbeiterfrage bei Anwerbung der Neger durch Plantagen- oder Handelsgesellschaften rege Aufmerksamkeit gewidmet, so ist andererseits das Gouvernement auch bestrebt, die Neger zu eigener freiwilliger Arbeit zu erziehen. Mit dem unlängst begonnenen Durchhauen gangbarer Wege durch den Urwald geht Hand in Hand eine bessere Beaufsichtigung der Eingeborenen. Den landwirtschaftlichen Kulturen derselben wird grofser Wert beigelegt, und jeder Fortschritt in dieser Hinsicht wird nach Kräften unterstützt. Dem Anbau von Baumwolle und Erdnüssen wird in letzter Zeit besondere Aufmerksamkeit geschenkt, auch auf die Pflege der Palmbäume wird sorgfältig geachtet. Neuerdings wird auch die Kultur der Ölpalme durch die Eingeborenen seitens des Gouvernements lebhaft begünstigt. Palmöl und Kokosnufs bilden nicht nur Bestandteile der Nahrung der Neger, sondern sind wertvolle Ausfuhrartikel, die auf dem europäischen Markt Abnahme finden. Eine wesentliche Hebung der landwirtschaftlichen Produktion der Neger

kann indessen, wie die amtliche Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete im Jahre 1900/1901 mit Recht betont, nur ermöglicht werden durch Schaffung von Transportwegen (Bahnen), damit die im Innern nutzlos liegenden Produkte verwertet werden können. Die Leute können naturgemäfs nur dann mehr anbauen, wenn sie eine Möglichkeit des Absatzes haben.

Auf Veranlassung des Gouverneurs sind übrigens in neuester Zeit auf den Stationen Lolodorf, Yaúnde, Ebolowá, Campo, Ossidinge, Fontemdorf sowie in Edéa Versuchsgärten angelegt worden. — Fast alle tropischen Nutzpflanzen, wie Baumwolle, Ölpalmen, Kickxia elastica, Kakao, Teakholz, Gummi- und Guttaperchapflanzen werden dort angebaut. — Auch Obstgärten, in denen Ananas, Mangos und Orangen gezogen werden, sind überall auf den Stationen angelegt worden.

Zweifellos eine sehr lobenswerte Mafsnahme.

Auch die Überwachung des Urwaldes wird regierungsseitig angestrebt. Jedenfalls kann das grofse Urwaldgebiet, wenn es kultiviert wird, noch eine weit zahlreichere Bevölkerung ernähren, als zur Zeit dort ansässig ist; es wird daher gegenwärtig auch die Frage geprüft, ob nicht eine zwangsweise Ansiedlung von Kriegsgefangenen im Urwaldgebiet durchführbar ist! Besonders verdienstvoll ist auch die Hebung der Handwerkstätigkeit unter den Eingeborenen. Der Gouverneur hat überall Handwerkerschulen und Werkstätten errichtet und bemüht sich, die Eingeborenen in den verschiedensten Handwerken unterrichten zu lassen. So hat derselbe verschiedene Tischlereien und Schmiedewerkstätten eingerichtet, die ausschliefslich dazu bestimmt sind, die Eingeborenen in nützlicher Tätigkeit zu unterweisen.

Auch mit der Frage der wirtschaftlichen Ausnutzung der Naturkräfte, die in den zahlreichen und zum Teil recht grofsen Wasserfällen enthalten sind, hat das Gouvernement sich beschäftigt. Es

fehlt jedoch leider zur Zeit an jeder Industrie, welche jene grofsen Wassermassen sich nutzbar machen könnte. Diese gewaltigen Wasserkräfte, von denen z. B. die Edéa-Fälle etwa 50 000 Pferdekräfte, selbst in der trockensten Jahreszeit, liefern können, dürften aber in Zukunft wohl noch verwertet werden.

Das Kaiserliche Gouvernement ist ferner dauernd bestrebt, auch für die Sicherung und Förderung des Handels und Verkehrs Sorge zu tragen. Der Vervollständigung und Berichtigung der Seekarten wird rege Aufmerksamkeit gewidmet, neue Leuchtfeuer sind an der Küste bei Debundja, Kap Nachtigal und Kribi hergestellt, und an die Verbesserung des Haupthafens bei Duala ist man jetzt ebenfalls herangetreten. Unmittelbar vor Duala liegt eine aus Sand und Schluff bestehende Barre im Strom, welche tiefgehenden Schiffen die Einfahrt nicht gestattet. Mit einer rund 300 m langen Baggerrinne würde aber diese Barre dauernd durchbrochen werden können, denn eine Versandung steht nicht zu befürchten. Bei dem Gezeitenwechsel von 2 m gewährleistet der scharfe Flut- und Ebbestrom eine dauernde Offenhaltung der Fahrrinne.

Grofse Wegebauten in und bei Duala sowie in Victoria und Kribi, von Campo nach Kribi und von Campo nach Osten, ins Innere, sind in dem vergangenen Jahre ausgeführt worden. Im Bezirke Ossidinge ist ferner mit einfachen Mitteln eine gute Strafse nach Tinto angelegt worden. Gute neue Wege führen auch über Pekong nach der Balistrafse. In Arbeit genommen wurde fernerhin noch eine wichtige Karawanenstrafse von Kokobuma nach Fontem, Bamessong—Bamenda bezw. Bamûm. Von immer gröfserer Wichtigkeit erweist sich besonders die Strafse Mundame—Bali mit ihrer Abzweigung nach Ossidinge.

Dem Projekte der Kamerun-Eisenbahn stand der Herr Gouverneur stets überaus wohlwollend und fördernd gegen-



Mpangwe-Händler.

über! Ihm ist es jedenfalls in erster Linie zu danken, wenn das Unternehmen von Anfang an die Förderung der Kaiserlichen Regierung gefunden und heute der Ausführung nahegerückt ist! Dem Gouverneur wird allerdings seine schöne Aufgabe, die Kolonie zur Blüte zu bringen, wesentlich erleichtert durch das rege Interesse, welches der Herr Reichskanzler Graf v. Bülow und sein Vertreter im Auswärtigen Amte, Herr Staatssekretär Freiherr v. Richthofen, und in erster Reihe der verdienstvolle Leiter der Kolonialabteilung, Herr Direktor Dr. Stuebel, Kamerun entgegenbringen.

Zweifellos hat sich Herr v. Puttkamer, der schon seit 1885 in Kamerun amtlich tätig und seit 1895 als Kaiserlicher Gouverneur dort wirksam ist, um das Gedeihen der Kolonie die allergröfsten Verdienste erworben.

Alle kulturellen Fortschritte in Kamerun lassen sich fast ausschliefslich auf seine Initiative zurückführen.

Das „System Puttkamer“ hat sich in Kamerun jedenfalls glänzend bewährt und kann für alle deutschen Kolonien geradezu als Muster gelten!

XI.

Handel und Verkehr von Kamerun.

Weitgreifende, einheimische Handelsbeziehungen in Kamerun findet man zur Zeit nur bei den Sudânvölkern, von denen namentlich die Haussas lebhaften und ausgedehnten Handel treiben. Meistens bewegt sich der Handel von Westen nach Osten und umgekehrt. In südlicher Richtung scheint ein regelmäfsiger Handel der Haussas nur in den englischen Kolonien von Lagos und der Goldküste das Meer zu erreichen. Zum ersten Male ist übrigens, wie schon an anderer Stelle bemerkt wurde, im Herbst 1902 eine Haussakarawane auch in Kamerun bis zur Küste vorgedrungen und hat in Duala sowie in Victoria die mitgebrachten Produkte gut verwertet. Im Sudân gehen solche Handelsbewegungen der Haussas weit über die Grenzen Kameruns hinaus. Alte Handelswege, an denen sich Haussakolonien befinden, durchziehen das Land nach allen Richtungen und reichen bis rund 300 km an die Küste heran.

Gangbares Geld ist bei den Haussas, wie im ganzen Sudân, immer noch der Maria-Theresien-Taler.

An der Meeresküste Kameruns treiben von den Eingeborenen nur die Dualaneger umfangreichen Handel und zwar derart, dafs sie europäische Produkte an die Buschneger gegen Naturalien eintauschen und dann diese Naturalien sowie ihre eigenen Erzeugnisse an die Europäer absetzen. Die anderen Negerstämme tauschen nur von Stamm zu Stamm ihre Produkte aus. Gangbares Geld ist bei

den Dualas die deutsche Reichsmünze. Die Buschneger dagegen kennen vielfach bares Geld noch nicht. Das ist alles, was man bis jetzt über den Handel der eingeborenen Bevölkerung Kameruns weifs! Grofse Fortschritte hat aber unstreitig der europäische Handelsverkehr mit Kamerun in verhältnismäfsig kurzer Frist gemacht.

Erst seit 1884 befindet sich Kamerun in deutschem Besitze! Was wir Deutsche dort in 20jähriger Arbeit geleistet haben, ist in An-



Deutsche Station in Campo (Süd-Kamerun).

betracht unserer kurzen kolonialpolitischen Erfahrung jedenfalls äufserst anerkennenswert. Die eigentliche Blüte der Kolonie dürfte aber noch bevorstehen, und man darf hoffen, dafs dieser Zeitpunkt neuerdings wesentlich näher gerückt ist, als bisher angenommen wurde. Wie sehr sich Handel und Verkehr in Kamerun gehoben haben, zeigt am besten die Statistik. 1895 waren nur 230 Weifse im Lande ansässig, am 31. März 1903 wurden daselbst, wie an anderer Stelle näher ausgeführt wurde, 670 Weifse gezählt, von denen 561 deutscher Nationalität sind.

Während im Jahre 1901 der Gesamtaufsenhandel um nahezu 5 Millionen Mark gegen das Jahr 1900 zurückgegangen war, ist im Jahre 1902 gegen das Vorjahr eine Steigerung von rund 4½ Millionen Mark zu verzeichnen. Jedenfalls ein recht erfreuliches Zeichen!

Die Einfuhr des Schutzgebiets allein war im Jahre 1902 um mehr als 4 Millionen Mark gröfser als im Vorjahre.

Im ganzen hat sich der Aufsenhandel des Schutzgebiets seit 1896 folgendermafsen gestaltet:

Jahr	Einfuhr Mk.	Ausfuhr Mk.	Gesamthandel Mk.
1896	5 358 905	3 961 308	9 320 213
1897	6 326 751	3 385 463	9 712 214
1898	9 296 797	4 601 620	13 898 417
1899	11 133 196	4 840 781	15 973 977
1900	14 245 014	5 886 458	20 131 472
1901	9 251 151	5 984 576	15 235 727
1902	13 275 704	6 264 099	19 539 803

Die Steigerung verteilt sich auf fast sämtliche Waren. Am stärksten war sie im allgemeinen bei denjenigen Warengattungen, welche im Vorjahr am stärksten zurückgegangen waren, wenn auch ein Teil derselben die vorzeitige Höhe noch nicht wieder erreicht hat. Die Zunahme beträgt z. B. für Gewebe 598 000 Mk., für Eisen und Eisenwaren 432 000 Mk., für Bauholz 419 000 Mk., für Branntweine aller Art 338 000 Mk., für Tabak 361 000 Mk., für Materialwaren 331 000 Mk. und für Salz 253 000 Mk. Die allgemeine Steigerung der Einfuhr ist augenscheinlich darauf zurückzuführen, dafs nach Beendigung der Kämpfe, die während des Vorjahres im Hinterland geführt werden mufsten, dem Handel ein gröfseres Absatzgebiet erschlossen worden ist, und dafs es hierdurch den Ge-

schäftshäusern ermöglicht wurde, die früher aufgehäuften Warenvorräte in kurzer Zeit gewinnbringend abzusetzen.

Nach den zur Zeit vorliegenden Übersichten für das erste Vierteljahr des Jahres 1903 beläuft sich der Gesamtwert der Einfuhr auf rund 2 874 000 Mk. gegen 2 460 000 Mk. im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Die Zunahme der Einfuhr scheint hiernach auch im Jahre 1903 guten Fortgang genommen zu haben.

Auch die Ausfuhr zeigte im Jahre 1902 gegen das Vorjahr eine weitere Steigerung, und zwar um 279 000 Mk. Wenn auch bei manchen Ausfuhrartikeln ein Rückgang eingetreten ist, wie z. B. bei Kautschuk mit 327 000 Mk., bei Elfenbein um 97 000 Mk., bei Tabak um 63 000 Mk., so wird dieser Rückgang durch die Steigerung der Ausfuhr von Palmkernen um 627 000 Mk., von Kakao um 128 000 Mk. und von Bau- und Nutzholz (hauptsächlich Ebenholz) um 47 000 Mk. mehr als ausgeglichen. Der Rückgang der Kautschukausfuhr beschränkt sich fast ausschliefslich auf den Bezirk Duala, dessen nahe der Küste gelegene Landschaften weniger gummireich waren und infolgedessen natürlich schneller ausgebeutet worden sind.

Die Ausfuhr von Gummi, die bisher stets an erster Stelle stand und binnen kurzem, dank der Erschliefsung des aufserordentlichen Kautschukreichtums Südkameruns und infolge der neu begründeten Kautschukpflanzungen, sich auch in Zukunft aufserordentlich heben wird, ist übrigens im Jahre 1902 durch die Ausfuhr von Palmkernen ganz beträchtlich überholt worden. Letztere stellte einen Wert von 2 267 000 Mk. dar, die Kautschukausfuhr nur noch einen Wert von 1 419 000 Mk. Während noch vor wenigen Jahren Palmöl, Palmkerne, Kautschuk und Elfenbein den gröfseren Teil der Ausfuhr des Schutzgebiets ausmachten, stammen heute nahezu zwei Drittel der Ausfuhrwaren aus dem geregelten Wirtschaftsbetrieb der Eingeborenen und der europäischen Pflanzungsunternehmungen. Allein auf die Produkte der Ölpalme, Palmkerne und Palmöl, kommt mehr

als die Hälfte des gesamten Ausfuhrwertes. Die günstige Entwicklung in den wirtschaftlichen Grundlagen Kameruns nimmt also offenbar einen stetigen Fortgang. Um ein Bild zu geben von der Tätigkeit der Eingeborenen in einer anderen afrikanischen Kolonie möchte ich nur bemerken, dafs z. B. in Senegambien die dortigen Eingeborenen es allein zu einer Produktion von 123 000 Tons Erdnüssen im Werte von etwa 16³/₄ Millionen Mark in einem Jahre gebracht haben. Die Neger der Goldküste produzieren z. B. ebensoviel Kakao wie alle Plantagen Kameruns im Jahre 1902 zusammengenommen. Es geht hieraus hervor, dafs sich die Produktion der Eingeborenen auch in Kamerun noch wesentlich steigern läfst!

Auch die Steigerung der Ausfuhr hat sich während des ersten Vierteljahres 1903 fortgesetzt; sie beträgt gegen den gleichen Abschnitt des Vorjahres 166 000 Mk.

Einen genaueren Einblick in die Einfuhr- und Ausfuhrverhältnisse gewährt die dem Werke am Schlusse beigefügte Übersicht, die auch geeignet erscheint, einen Begriff von der Art und dem Umfang des voraussichtlichen Güterverkehrs auf der Kamerun-Eisenbahn zu geben.

Es sei ferner eine statistische Zusammenstellung mitgeteilt, welche ein Bild der wirtschaftlichen Betätigung der Kolonialmächte in Afrika während des Zeitraumes von 1890 bis 1900 gibt und damit eine Vergleichung der Handelsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete untereinander wie mit denjenigen der Kolonien der anderen Staaten ermöglicht. Dabei ergibt sich die interessante Tatsache, dafs Kamerun Ostafrika, das früher an erster Stelle stand, erheblich überholt hat und jetzt selbst obenan steht, besonders bezüglich der Ausfuhr.

Die Verbindung mit Europa vermitteln die Schiffe der Deutschen „Woermann-Linie“, der „African Steamship Company“ und

der „British and African Steam Navigation Company“ von Liverpool. Der Schiffsverkehr wies im Jahre 1901 auf: 96 Schiffe mit 249 597 Register-Tons (darunter 64 deutsche Dampfer mit 159 701 Tons, 29 englische Dampfer mit 88 642 Tons, 3 portugiesische Segelschiffe mit 1254 Tons), im Jahre 1902: 112 Schiffe mit 335 608 Register-Tons (darunter 82 deutsche Dampfer mit 238 577 Tons, 29 englische Dampfer mit 96 705 Tons und 1 portugiesisches Segelschiff mit 326 Tons). Die Zunahme beträgt also: 16 Dampfer mit 86 011 Register-Tons. Durch das Anwachsen des Aufsenhandels sahen sich die Reedereien veranlafst, neue und gröfsere Dampfer in den Verkehr einzustellen. Bei dem Bau dieser Dampfer ist auch den gesteigerten Bedürfnissen der Reisenden in weitgehendster Weise Rechnung getragen worden. — Welche Bedeutung z. B. die Woermann-Linie erlangt hat, geht daraus hervor, dafs dieselbe gegenwärtig 34 grofse Seedampfer mit etwa 73 000 Tons Br. Reg. besitzt. Einzelne Dampfer, wie: „Ernst, Lucie und Eleonore Woermann“ haben 4000 bis 4100 Tons und sind wahre Meisterwerke der modernen Schiffbautechnik.

Der Verkehr mit Kamerun wird durch diese schönen und teilweise sogar luxuriös ausgestatteten Schiffe jedenfalls wesentlich erleichtert und die Fahrtdauer durch die erhöhte Schnelligkeit wesentlich abgekürzt. Durchschnittlich ist der Postdampfer von Hamburg nach Duala nur 19 Tage unterwegs!

Für die Leitung des Post- und Telegraphenwesens besteht in Duala ein Postamt, dem die übrigen im Schutzgebiet vorhandenen Postanstalten, die Postagenturen in Buëa, Kribi, Rio del Rey und Victoria unterstellt sind. Die Einrichtung einer Postagentur in Edéa ist in Aussicht genommen.

Das Postamt in Duala ist durch ein Unterseekabel mit Bonny (Nigeria) verbunden und hierdurch an das internationale Telegraphennetz angeschlossen. Zwischen Victoria und Buëa besteht

eine Fernsprechlinie und in beiden Orten je eine Stadt-Fernsprecheinrichtung. Eine Land-Telegraphenlinie zwischen Duala und Buëa ist bereits hergestellt, so dafs auch Buëa und Victoria demnächst Anschlufs an das internationale Telegraphennetz erhalten werden. Duala besitzt auch eine Stadt-Fernsprecheinrichtung, die etwa 60 Anschlüsse aufzuweisen hat. Victoria erhielt durch die erwähnte Telegraphenlinie ebenfalls Anschlufs an Duala und damit an das überseeische Kabel. Eine telegraphische Verbindung Duala—Edéa wird demnächst hergestellt und ist auch die Linie Edéa—Malimba—Kribi im Bau begriffen.

Die Postbeförderung zwischen Kamerun und Europa wird durch die Dampfer der Woermann-Linie in beiden Richtungen monatlich zweimal und durch die Dampfer der beiden obengenannten britischen Gesellschaften in vier Wochen zweimal ausgeführt. Gelegentlich werden auch Kriegsschiffe, Regierungsfahrzeuge und Handelsfahrzeuge jeder Art zur Postbeförderung benutzt. Zwischen Duala und Buëa verkehren in beiden Richtungen wöchentlich zweimal vom Kaiserlichen Gouvernement unterhaltene Canoë- bezw. Botenposten (über Tiko), zwischen Victoria und Buëa verkehren täglich, zwischen Buëa und den Innenstationen (Johann Albrechtshöhe, Fontem, Bamenda, Banyo usw.) monatlich zweimal Botenposten des Gouvernements.

Der Postverkehr hat neuerdings eine beträchtliche Höhe erreicht. In dem Zeitraum vom 31. Januar bis 1. Dezember 1902 wurden expediert: 272 192 Briefe, 11 275 Pakete, 11 032 Postanweisungen und Wertbriefe (im Betrage von 1 277 875 Mk.) sowie 1534 Telegramme. Die bezüglichen Zahlen für das Jahr 1901 lauten: 215 800, 7440, 7805 (im Betrage von 1 017 942 Mk.), 1234. Also überall eine bedeutende Zunahme des Verkehrs! Eine lehrreiche Übersicht des Gesamthandels der verschiedenen afrikanischen Kolonien gibt folgende Tabelle:



Mpangwe (Fân)-Mädchen.

Der Handelsverkehr von Afrika.*)

	Wert in 1000 Mark					
	1890		1895		1900	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Englische Kolonien:						
Gambia	3 040	3 353	1 987	1 908	5 665	5 752
Sierra Leone	7 641	7 126	8 728	9 226	13 887	7 394
Goldküste	11 467	12 267	18 858	17 907	26 303	18 063
Lagos	10 217	11 143	16 643	20 106	16 942	18 056
South Nigeria . . .	14 829	17 207	15 320	17 224	24 474	23 789
St. Helena	733	39	688	88	1 559	86
Kapkolonie	206 172	193 396	389 536	344 857	401 438	482 716
Ostafrika	2 164	1 462	3 716	1 549	1899 9 327	1899 1 763
Uganda	673	142	1 503	300	2 884	790
Somaliland	336	426	694	692	950	824
Insgesamt	257 272	246 561	457 673	423 857	503 429	559 233
Französische Kolonien:						
Senegal	12 153	10 014	37 444	42 346	14 510	10 256
Elfenbeinküste . . .	3 466	3 202	1893 1 582	1893 2 990	7 265	6 460
Dahomey	—	—	1893 8 350	1893 7 066	12 177	10 205
Guinea	2 666	3 202	1893 8 037	1893 3 787	11 420	7 824
Congo	2 398	2 898	1893 2 142	1893 622	1896 8 444	1896 5 832
Réunion	24 251	13 821	1893 17 421	1893 12 575	17 622	13 969
Madagaskar	4 778	2 993	1893 10 754	1893 2 884	31 917	8 593
Somali	—	—	1896 —	1896 —	4 743	554
Algerien	208 080	199 120	204 480	227 440	255 878	277 132
Sudán	—	—	—	—	8 584	2 902
Zusammen	257 792	235 250	267 976	267 620	395 494	375 817
Portugiesische Kolonien:						
Kap Verdische Inseln .	4 808	397	4 785	1 160	8 530	1 055
Guinea	812	620	849	663	2 337	1 204
S. Thomé und Principé	2 414	2 715	3 166	6 852	6 114	10 577
Angola	8 868	7 263	1896 13 791	1896 15 154	18 581	15 875
Ostafrika	1888 7 624 1888	1888 3 704 1888	13 279	3 065	22 759	14 509
Zusammen	24 526	14 699	35 870	26 894	58 321	46 220

*) Nach einer Tabelle, publiziert durch das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee.

	Wert in 1000 Mark					
	1890		1895		1900	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Italienische Kolonien:						
Somali	—	—	—	—	2 793	1 892
Erythräa	8 722	—	9 287	—	7 501	2 196
			1894			
Zusammen	8 722	—	9 287	—	10 294	4 088
Liberia	3 200*	1 400*	4 187	2 934	6 400*	3 000*
			1896/97	1896/97		
Congostaat	4 694	6 594	8 720	9 903	25 442	41 421
Transvaal	112 200	45 320	287 398	185 019	255 189	342 720
					1898	1898
Oranjestaat	18 167	6 167	19 630	19 451	24 315	39 238
	1892/93	1892/93				
Abessynien	—	—	189	556	13 600	9 894
			1897/98	1897/98		
Ägypten	165 667	243 460	201 495	271 177	289 303	343 716
			1896	1896		
Tripolis	5 100*	7 905*	9 486	11 016	9 486*	11 016*
			1896	1896		
Tunis	29 762	31 458	35 268	38 021	49 211	34 048
Marokko	37 452	35 309	28 744	18 074	28 799	24 725
	1891	1891	1896	1896		
Zanzibar	24 596	28 238	26 390	23 477	32 571	30 874
	1891	1891				
Deutsche Kolonien in Afrika:						
Togo	2 136	2 412	2 353	3 048	3 517	3 059
	1892	1892				
Kamerun	4 471	4 264	5 658	4 063	14 245	5 886
	1892	1892				
Deutsch-Südwestafrika	1 238	1 050	1 881	1 124	6 968	907
	1892	1892	1894	1894		
Deutsch-Ostafrika	5 652	4 931	7 608	3 258	11 431	4 293
	1892	1892				
	13 497	12 657	17 500	11 493	36 161	14 145
in der Südsee	1 017	800	1 232	896	4 319	3 269
in China	—	—	—	—	19 394	8 640
	14 514	13 457	18 732	12 389	59 874	26 054

Der Gesamthandel Afrikas in Millionen Mark:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
1890	**962**	**915**	**1 877**
1895	**1 409**	**1 309**	**2 719**
1900	**1 738**	**1 880**	**3 618**

*) geschätzt.

XII.

Landkonzessions-, Handels- und Plantagen-Gesellschaften in Kamerun.

Es sind zur Zeit, aufser einer Reihe kleinerer Unternehmungen, in der Kolonie folgende Handels- und Erwerbsgesellschaften tätig:

1.	Die Gesellschaft „Nordwest-Kamerun"	mit	4 000 000	Mk.
2.	„ „ „Süd-Kamerun" . . .	„	2 000 000	„
3.	„ Pflanzungsgesellschaft „Victoria", in Aktien	„	4 500 000	„
	in Obligationen	„	1 000 000	„
4.	Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft „Bibundi"	„	2 100 000	„
5.	„Moliwe-Pflanzungsgesellschaft" . . .	„	1 100 000	„
6.	Kamerun-Land- und Plantagengesellschaft	„	500 000	„
7.	Pflanzungsgesellschaft Scipio	„	500 000	„
8.	„ Lisoka	„	600 000	„
9.	„ Ekona	„	500 000	„
10.	„ Koke	„	500 000	„
11.	„ Meanya	„	1 500 000	„
12.	„ Soppo	„	500 000	„
13.	„ Oechelhäuser . .	„	300 000	„
14.	„ Bolifamba . . .	„	400 000	„
15.	„ Molyko	„	400 000	„

16.	Ramie- & Kakao-Plantagengesellschaft .	mit	250 000 Mk.
17.	Deutsch-Westafrikanische Handelsgesellschaft	„	500 000 „
18.	Deutsche Handelsgesellschaft Kamerun .	„	1 000 000 „
19.	Idenau-Sanje-Pflanzung	etwa	1 000 000 „
20.	Linell & Co.-Debundja-Pflanzung . . .	mit	200 000 „
21.	Plantage Oechelhäuser	„	700 000 „
22.	Ambas Bay Development Association Ltd. Liverpool	„	2 000 000 „
23.	Kamerun-Hinterland-Gesellschaft . . .	„	1 000 000 „
24.	Bulu-Pflanzung	„	300 000 „
25.	Kamerun-Bergwerks-Gesellschaft . . .	„	1 000 000 „
	Zusammen	mit	28 350 000 Mk.

Alle diese Gesellschaften arbeiten meist schon seit einer Reihe von Jahren im Schutzgebiete, haben aber ihren Schwerpunkt bisher vorwiegend an der Küste gehabt, während das Innere der Kolonie wirtschaftlich so gut wie noch gar nicht erschlossen ist. Reiche Schätze an Kautschuk, Elfenbein, Gold, wertvollen Nutzhölzern und Mineralien sind dort noch ungehoben und bieten grofse und überaus lohnende Aufgaben für die Zukunft.

Aufser den bereits erwähnten Gesellschaften und Pflanzungsunternehmungen sind in der Kolonie eine Reihe altangesessener Kaufhäuser vorhanden, wie: C. Woermann, E. H. Westphal-Hamburg, The Ambas Bay Trade Company Ltd. Liverpool-Manchester, Riders Son & Andrew-Bristol, John Holt & Co.-Bristol, R. & W. King-Bristol, Adolph Herschell-Liverpool, David Jones & Co.-Liverpool, Hatton & Cookson-Liverpool, Randad & Stein-Hamburg, A. & L. Lüpke-Hamburg, Carl Maafs & Co.-Hamburg, H. Hasenkamp-Hamburg, G. L. Gaiser-Hamburg u. a. m.

Der Geschäftsbetrieb dieser Firmen besteht im wesentlichen im Export der Landesprodukte, die bisher fast ausschliefslich durch die eingeborenen Duala-Händler, welche sich gewissermafsen ein Handelsmonopol geschaffen haben, in primitiver Weise an die Küste transportiert werden. Der Transport dieser Produkte wird aber sehr behindert durch die erheblichen Terrainschwierigkeiten sowie durch den schon bereits



Französische Grenzstation in Campo (Süd-Kamerun).

erwähnten Mangel an wirklich dauernd schiffbaren Wasserstrafsen. Es sind wohl seit langem mehrere Karawanenstrafsen in Benutzung, diese haben aber aufserordentlich unter den tropischen Regengüssen zu leiden, was zur Folge hat, dafs die Zufuhren aus dem Innern des Landes oft wochen- und monatelang ausbleiben. Dazu kommt noch, dafs die Karawanentransporte dem Plantagenbau die besten Kräfte entziehen und dadurch leicht Arbeitermangel auf den Plantagen eintreten kann.

Der europäische Handel vertreibt fast sämtliche Industrie-Erzeugnisse, welche bei einer noch in den Kinderschuhen der Kultur steckenden Bevölkerung Absatz finden können, und tauscht dagegen die Landesprodukte ein, welche die Neger der Natur abgewinnen oder durch Jagd erwerben.

Von einer Zentrale der Küste aus — Duala, Victoria, Rio del Rey, Campo, Kribi, Malimba, Edéa — werden in der Regel verschiedene Faktoreien geleitet, die mehr oder weniger weit in das Land vorgeschoben sind und je nach ihrer Bedeutung von Weifsen oder Schwarzen bedient werden. Gute Erfahrungen scheinen aber nur wenige Firmen mit Negern als Faktoristen gemacht zu haben; es wird vielfach über Untreue und Unzuverlässigkeit derselben geklagt. Solche Faktoreien sind daher gerade nur so weit von den durch Weifse geleiteten Faktoreien entfernt, dafs sie leicht und schnell kontrolliert werden können. Weiter vorgeschoben trifft man im Lande nur noch Faktoreien der Dualas an, in welchen dieser Stamm auf eigene Faust Geschäfte betreibt, doch pflegen die Dualas über die Grenze des Urwaldes hinaus keine Verkehrsbeziehungen mehr. Nur selten wird im Busch gegen bare Münze gehandelt. Jeder sucht seinen Vorteil beim Naturalaustausch zu finden. Dem Buschneger Bedürfnisse bezw. Vorliebe für europäische Fabrikate anzuerziehen sind natürlich alle Handeltreibenden bestrebt. Der Verkäufer europäischer Produkte sucht hierbei doppelt zu verdienen, einmal bei Bewertung der von den Eingeborenen erworbenen Naturalien, das andere Mal bei Anrechnung seiner eigenen Tauschartikel. Eine scharfe gegenseitige Konkurrenz der europäischen Firmen, bei welcher nur der Neger gewonnen hat, ist aber die Folge dieses Handelssystems gewesen.



Faktorei im Hinterlande von Kamerun.
(Buschneger bringen Waldprodukte zur Faktorei.)

XIII.

Die Gesellschaften Nordwest-Kamerun und Süd-Kamerun.

Unter den bereits erwähnten grofsen Gesellschaften, welche europäischen Handel treiben, nehmen eine besondere Stellung diejenigen ein, welchen seitens der Reichsregierung weitgehende Konzessionen zur wirtschaftlichen Ausnutzung grofser, fest abgegrenzter Gebiete eingeräumt sind und die dagegen ihrerseits besondere Verpflichtungen zur Erschliefsung der Kolonie übernommen haben. Von solchen Gesellschaften sind zwei in Kamerun tätig: die „Südkamerun-Gesellschaft“ und die Gesellschaft „Nordwest-Kamerun“. Erstere hat ihre Konzession ganz aufserhalb des Verkehrsgebiets der geplanten Eisenbahn, letztere dagegen umfafst das Hauptinteressengebiet dieser Bahnlinie.

In Duala hat die Gesellschaft „Nordwest-Kamerun“ ihren Hauptsitz, und von dort aus betreibt sie rege Geschäfte an der Küste. Ihr weiter zurückliegendes Konzessionsgebiet hat die Gesellschaft dagegen von der Station Nssanakang, am Crofsflusse, bearbeitet, von wo aus ihre Handelsbeziehungen über Tinto ins Innere des Landes gehen.[1] Diese Gesellschaft besitzt bereits aufser den in letzter Zeit durch Aufständische zerstörten Buschfaktoreien, im Gebiete des Crofsflusses, noch verschiedene Faktoreien in Tinto, Defang-Tale, Bamenda, Fontem und Bamûm.

Bei der Bedeutung, welche die beiden Gesellschaften für die Zukunft der Kolonie haben, erscheint es angezeigt, zur näheren

Erläuterung ihrer Privilegien und Verpflichtungen, die bezüglichen Vereinbarungen mit der Reichsregierung am Schlusse des Buches mitzuteilen.

Über die Tätigkeit und die Erschliefsungsarbeiten der im Jahre 1899 gebildeten Gesellschaft „Nordwest-Kamerun" in der Zeit von 1899 bis 1903 ist bisher folgendes bekannt geworden:

Die Erschliefsung des Konzessionsgebietes der Gesellschaft Nordwest-Kamerun hat zwar langsame, aber nicht zu verkennende Fortschritte gemacht.

Zur Zeit der Konzessionserteilung im Jahre 1899 war nur ein sehr beschränkter Teil dieser an Flächenraum dem Königreich Bayern gleichkommenden Landareale etwas genauer erforscht: die Gebiete an der sogenannten Balistrafse, die Südwestecke bei den Crofs-Schnellen und das zwischen Mbam und Sannaga sich ausdehnende Wuteland. Die nördlich vom Crofsflusse und von Bali gelegenen Gebiete aber, das Tikarland, Banyo und Gaschaka, waren zu jener Zeit erst durch einige wenige und sehr unzureichende Itineraraufnahmen in groben Zügen bekannt geworden.

Die feindliche Haltung der Wute- und Tikarstämme im Südosten des Konzessionsgebietes, die Ermordung des Leutnants Queis und des zu seiner Rettung ausgesandten und mit Kameruner Verhältnissen sehr vertrauten Conrau, sowie die Kämpfe der von Hauptmann v. Besser geführten Strafexpeditionen im südlichen Crofsgebiete legen ein beredtes Zeugnis dafür ab, dafs die Erforschung und Erschliefsung des Hinterlandes von Kamerun mit sehr grofsen Schwierigkeiten verbunden war. Dennoch ist es der Gesellschaft Nordwest-Kamerun gelungen, bereits im September 1900 von Rio del Rey aus ihre erste Niederlassung im Konzessionsgebiete zu eröffnen. Mit dieser Aufgabe waren die Herren Waldau und Graf v. Pückler-Limpurg betraut. Nachdem diese die erste Buschfaktorei in Nssakpe unweit der sogenannten Crofs-Schnellen ge-

gründet hatten, traf auch die von Hauptmann a. D. Ramsay geführte und ebenfalls von der Gesellschaft Nordwest-Kamerun ausgeschickte Forschungsexpedition am Crofsflusse ein. Sie nahm ihren Weg von Duala aus über Mundame, Manyeme, Baru, Abas und Mbabong und ist, ohne gröfsere Schwierigkeiten überwinden zu müssen, Anfang Oktober 1900 in Nssakpe angekommen. Während Graf v. Pückler und Waldau mit der Errichtung weiterer Handelsfaktoreien sich befafsten, zog Hauptmann Ramsay, von dem Gärtner Rudatis begleitet, in nordöstlichem Bogen weiter über Ossidinge, Basho, Bassoma, Batom, Bameta und Bali. Auf der Strecke Ossidinge—Bassoma durchquerte die Expedition das vom Crofsflusse bewässerte, kautschukreiche Waldland von Anyang, in welchem kürzlich mehrere aussichtsvolle Faktoreien eröffnet wurden. Bei Bassoma wurde das sogenannte Grasland betreten, das in diesem Teile dem Flufssystem des Benuë angehört und durch besonderen Reichtum an Ölpalmen sich auszeichnet. Von Bali kehrte die Expedition dann über Sabe, Tinto und Mundame nach Duala zurück. Die hierbei von Hauptmann Ramsay gemachten topographischen Aufzeichnungen sind bereits veröffentlicht. Sie haben dadurch ein grofses Interesse gewonnen, dafs sie durch exakte astronomische Breitenbestimmungen die älteren Kartenwerke in mehreren sehr wesentlichen Punkten korrigiert haben und diese Aufnahmen infolgedessen nun als Grundlage neuer geodätischer Messungen dienen können.

Im Januar 1901 wurde der westliche Teil des Konzessionsgebiets von dem Gouverneur Herrn v. Puttkamer besucht und gleich darauf die Militärstation Ossidinge gegründet. Diese Station, welche jetzt leider durch aufständische Stämme zerstört ist, wurde seinerzeit unter der Leitung mehrerer Weifser von etwa 70 farbigen Schutztruppensoldaten besetzt.

Hauptmann Glauning, Stationschef von Ossidinge, und Hauptmann Ramsay klärten im Laufe der nächsten Monate dann das

auf dem linken Crofsufer sich ausdehnende Keakagebiet auf. Das letztere war nur durch Hauptmann v. Besser und Oberleutnant Strümpell etwas bekannt geworden, über seinen wirtschaftlichen Wert wufste man aber bis dahin sehr wenig. Hauptmann Ramsay untersuchte vor allem die nächst dem Crofsufer gelegenen Gebiete und konnte dabei feststellen, dafs die Schiffbarkeit des Crofs nicht, wie bis dahin angenommen war, bei Nssanakang, oder gar schon bei den sogenannten Schnellen von Nssakpe, ihr Ende erreicht. Die eben erwähnten Schnellen erwiesen sich überhaupt nicht als das, was man in der Schiffahrt unter der Bezeichnung „Schnellen“ versteht. Es handelt sich hier vielmehr um eine Stromenge, die von kräftig arbeitenden Maschinenfahrzeugen ohne Gefahr passiert werden kann. Die Schiffbarkeit des Crofsflusses hat nach den praktischen Erfahrungen der Gesellschaft Nordwest-Kamerun vielmehr ihr Ende erst bei Mamfe, an der Einmündung des Baliflusses.

Hauptmann Glauning hat die südlicheren Keakadistrikte bereist: Ali, Osching, Mfu und Aiwawa. Der gröfsere Teil dieser Gebiete ist mit Wald bedeckt und von zahlreichen Kautschuklianen durchflochten. Wo Lichtungen und Busch sich ausdehnen, da wurden überall grofse Ölpalmenbestände und Eingeborenenfarmen angetroffen.

In den Herbstmonaten des Jahres 1901 machte Hauptmann Glauning in Begleitung des Grafen Pückler, der damals noch in den Diensten der Gesellschaft Nordwest-Kamerun stand, eine Aufklärungsreise nach Bali. Diese Expedition folgte im allgemeinen der schon ein Jahr früher von Hauptmann Ramsay eingeschlagenen Route über Ossidinge, Bascho, Bassoma, Bameta und Bali. Durch diese beiden sich gegenseitig ergänzenden Reisen wurden der Oberlauf der nördlichen Crofszuflüsse sowie die Graslandgrenze ziemlich genau festgestellt. Man kann nun mit Sicherheit annehmen, dafs der Hochland-Absturz des Graslandes von Babu in nordwestlicher Rich-

tung gegen Bassoma sich hinzieht und von hier in eben derselben Richtung über die deutsch-englische Grenze hinaus nach dem Benuë sich weiter fortsetzt.

Hauptmann Ramsay hatte von der Gesellschaft Nordwest-Kamerun inzwischen den Auftrag erhalten, den östlichen Teil des Konzessionsgebietes, vor allem die Gebiete am Mbam und am San-



Handelsexpedition auf dem Marsche (Gegend bei Bali).

naga, genauer zu erforschen und in Ngila und Ngute eventuell Faktoreien zu errichten. Die Ausführung dieses Planes scheiterte aber an den Unruhen, die im Frühjahr 1901 in diesen Gebieten sowie auch im mittleren Teil des Konzessionsgebietes ausgebrochen waren.

Im Februar, März und April 1902 operierte Hauptmann v. Schimmelpfennig in der Südostecke des Konzessionsgebietes, und aus diesem Grunde mufste eine etwa von Yaúnde ausgehende kommerzielle Expedition als verfrüht angesehen werden. Im März

hat Leutnant Strümpell seinen Strafzug nach Bali unternommen, und noch im November desselben Jahres bewegte sich die Strafexpedition des Oberstleutnants Pavel über Bali, Bafut und Bandeng nach Bamenda, wo eine neue Militärstation gegründet wurde.

Im Mai schlug der Generalbevollmächtigte der Gesellschaft Nordwest-Kamerun, Hauptmann Ramsay, eine neue Route ein. Er zog von Bamenda über Bafut, Bafokum, Bambili, Babanki, Babissing, Babungo, Baba und Ba-Nsso zur Nung-Ebene und von hier über Bantem, der ersten Haussaniederlassung, nach Kinkau, Marharba und Banyo, der östlichsten Militärstation des Konzessionsgebietes. Die Ländereien zwischen Bamenda und Bantem werden von Ramsay als sehr fruchtbar geschildert. Es sind Berglandschaften mit über 2000 m hohen Erhebungen, von Granit und kristallinischen Schiefern aufgebaut und sehr gut bevölkert. Ihre Bewohner zeichnen sich nicht nur durch ihre Beschäftigung als Ackerbauer, sondern auch durch einige industrielle Gewerbe aus, wie Weberei, Holzschnitzerei, Eisen- und Kupferverarbeitung. Die Gegend zwischen Bantem und Banyo wird von Hauptmann Ramsay dagegen wenig gerühmt. Sie ist schwach bevölkert und machte einen sehr öden Eindruck auf ihn. Banyo ist trotz der Kriege, die in seiner Umgebung gewütet haben, eine wohlhabende Stadt geblieben. Ramsay schrieb darüber:

„Auf dem Marktplatze kann man aufser allen sonstigen einheimischen Lebensmitteln täglich frisches Fleisch, Milch, Butter, Salz, Zwiebeln und mancherlei Leckerbissen kaufen. Täglich werden 4 bis 5 Rinder geschlachtet und verkauft; unwillkürlich mufste ich dabei an die Küstenresidenzen Duala und Victoria denken, in denen die Konserven die Mahlzeiten beherrschen, und in denen die Tage, an denen Rindfleisch auf den Tisch kommt, als Festtage im Kalender angestrichen werden. Die zahlreichen Buckelrinder und die zum Teil recht guten Pferde mit den bunten

Haussasätteln und Zaumzeugen fallen besonders angenehm auf, und ist es ein ordentliches Vergnügen, einmal wieder schönes grofses Vieh zu sehen.“

So schildert Ramsay den Eindruck dieser Haussa-Stadt.

Ende Mai marschierte Ramsay dann weiter über die Konzessionsgrenze hinaus nach den nächsten grofsen Städten Ngaúndere und Tibati. Von Tibati näherte sich seine Expedition wiederum dem Konzessionsgebiete, dessen Ostgrenze dann unweit von Lomonyi passiert wurde. In Ngambe vereinigte sich Ramsay mit Oberleutnant Sandrock, der von Banyo auf direktem Wege hierher sich verfügt hatte. Das Tikargebiet wurde erst nach Lomonyi wieder etwas fruchtbarer, also in jenem Teile, der zum Konzessionsgebiete der Gesellschaft Nordwest-Kamerun gehört. Bis zum Mbamflusse, der bald nach Ditam erreicht wurde, zeigten sich kleine Urwaldparzellen und zerstreute Ölpalmenbestände. Von dem Übergange am Mbamflusse wandte sich die Expedition nördlich und erreichte dann die von Ramsay zuerst besuchte Stadt Bamúm. Bamúm hat eine sehr grofse Ausdehnung und etwa 60 000 Einwohner mit den Nebenorten. Die Gesellschaft Nordwest-Kamerun hat hier neuerdings eine Faktorei eröffnet, und wie es den Anschein hat, wird aus diesem Gebiete vornehmlich Elfenbein zu beziehen sein. Auch viel Kautschuk wird auf den Markt von Bamúm gebracht.

Nach einem mehrtägigen Aufenthalte in Bamúm zog Hauptmann Ramsay in südwestlicher Richtung nach Yabassi ab. In Bamúm-Bere wurde die Südgrenze des Konzessionsgebietes überschritten und zugleich wieder die Waldregion betreten. Zwischen Bamúm-Bere und Yabassi wurden vielfach äufserst reiche Öldistrikte, scheinbar aber kein Kautschuk angetroffen.

Diese letztjährige Expedition der Gesellschaft Nordwest-Kamerun hat wiederum ein grofses Kartenmaterial zutage gefördert. Die fünf Routenaufnahmebücher lieferten Stoff zu 40 Itinerarblättern, und

diese ergänzen die durch 99 Peilungsblätter dargestellten trigonometrischen Aufnahmen. Als Grundlage des bereits in der Ausarbeitung sich befindenden Kartenmaterials dienten acht gute und zwei etwas unsichere astronomische Breitenbestimmungen. Die neueste Karte dieses Gebietes ist dem Buche beigegeben.

Während in dem südöstlichen Teil des Konzessionsgebietes Hauptmann Ramsay mit Erschliefsungsarbeiten sich beschäftigte, hat Leutnant Strümpell die im Süden und Norden von Bamenda gelegenen Bergländer durchstreift und in ihnen äufserst reich bevölkerte Ackerbaugebiete kennen gelernt.

Im Crofsgebiete wurden von der dort stationierten Schutztruppe gute, breite Wege ausgehauen und von der Gesellschaft Nordwest-Kamerun eine Reihe von Handelsfaktoreien angelegt.

Schon im Herbst 1901 hat die Gesellschaft Nordwest-Kamerun ihre Zentrale in Rio del Rey aufgegeben und dafür eine Hauptniederlassung in Old-Calabar gegründet. Es zeigte sich nämlich, dafs der Trägertransport zwischen Rio del Rey und dem Crofsgebiet nicht nur verhältnismäfsig teuer, sondern auch sehr umständlich und unsicher war. Dabei stand der Gesellschaft der fahrbare, billige Wasserweg auf dem Crofsflusse offen. Diese günstige Verkehrsgelegenheit wurde um so eher wahrgenommen, als es sich, wie bereits vorerwähnt, herausgestellt hatte, dafs der Crofsflufs während der Regenzeit nicht nur bis zu der Stromenge an der deutsch-englischen Grenze, sondern weit über diese hinaus bis nach Mamfe hin fahrbar ist.

Nachdem erst der Heckraddampfer „Hertha", zwei Barkassen und ein Leichter in den Transportdienst gestellt worden, vergröfserte sich diese Flottille in dem darauf folgenden Jahre um den Schraubendampfer „Crofs" und einen Leichter, ferner im Jahre 1903 noch um einen dritten grofsen Leichter.

Im April 1902 beschäftigte die Gesellschaft Nordwest-Kamerun bereits sieben, heute hingegen zwölf Europäer und eine Anzahl

schwarzer Händler auf ihren Crofsflufs-Faktoreien. Eine beinahe ebenso grofse Zahl von Weifsen ist auf den Küstengeschäften in Old-Calabar, Duala und Dependenzen tätig.

Hauptfaktorei des Crofsgeschäftes ist Nssanakang. Von ihr werden versorgt die Faktoreien Mbabong, Abokum, Mamfe, Badje, Kescham und Bascho. Die weiter östlich gelegenen Faktoreien Tinto, Fontem, Bamenda und Bamúm stehen mit der Faktorei Mundame in Beziehung, die von Duala ihre Waren erhält und der auch die aufserhalb des Konzessionsgebietes befindlichen Niederlassungen in Manjeme, Kumba Abbat, Malende und Ediki unterstellt sind.

Die Landesprodukte, die von den Faktoreien ausgeführt werden, sind Kautschuk, Elfenbein, Ebenholz, Palmkerne und Palmöl. Die drei letzterwähnten Artikel können natürlich nur von denjenigen Faktoreien geliefert werden, die in unmittelbarer Nähe des fahrbaren Crofsflusses oder in der Umgebung der ebenfalls an einem schiffbaren Wasserwege, dem Mungoflusse, gelegenen Mundame-Faktorei sich finden. Besonders erfreulich ist es, dafs die Palmkern- und Palmölgewinnung bei Mamfe und anderen Marktplätzen des Keakagebietes rapide sich zu steigern scheint, während in früheren Jahren diese Handelsware hier noch gar nicht gewonnen wurde. Der aus dem Crofsgebiete kommende Kautschuk wird in Europa immer sehr gut bewertet, und wenn es der Gesellschaft Nordwest-Kamerun gelingt, ihre bei Abonando angelegte Kautschukplantage weiter zu vergröfsern, so ist in Bälde ein bedeutender Kautschukexport von Nssanakang zu erwarten.

In betreff der Arbeiterfrage ist das Konzessionsgebiet der Gesellschaft Nordwest-Kamerun jedenfalls bedeutend besser gestellt als das Küstenland. Die Sachsengängerei der Balileute ist eine bekannte Tatsache, und wenn einmal die volkreichen Gebiete von Bameta, Bafut, Bamenda und Bamúm hinreichend bearbeitet

sind, so werden auch aus diesen Gegenden recht gute Arbeitskräfte bezogen werden können. Die Lohnverhältnisse am Crofsflufs sind sehr günstig, so dafs mit der Hälfte der an der Küste üblichen Tagelöhne gerechnet werden kann.

Weitere Fortschritte in der Erschliefsung des Konzessionsgebiets wird die Gesellschaft Nordwest-Kamerun demnächst um so eher zu verzeichnen haben, als sie jetzt über ihr schwierigstes Anfangsstadium hinausgerückt ist und die Bevölkerung durch die verschiedenen neu gegründeten Militärstationen im Zaume gehalten wird.

Eine Ergänzung dieser Mitteilungen bringen die Berichte der Gesellschaft für das Jahr 1902/1903. Das Direktorium schreibt:

„Wir haben die Aufschliefsung unseres Konzessionsgebietes fortgesetzt und durch gröfsere Expeditionen bis hinauf nach Banyo das Gebiet bereisen lassen, um die bisher unerforschten grofsen Flächen unseres Gebietes kennen zu lernen.

Zunächst in erster Linie den Westen des Konzessionsgebietes in Arbeit nehmend, haben wir die Faktoreianlagen im Berichtsjahr weiter vorgeschoben, um so schrittweise allmählich gröfsere Gebiete in unseren Handelsinteressenkreis hineinzuziehen.

Die Faktoreien entwickelten sich im letzten Jahr zufriedenstellender, wenngleich die hohen Kosten noch nicht gedeckt werden konnten, da die Produkte uns noch nicht in vollauf genügenden Mengen zuflossen. Die Berichte lauten aber zuversichtlich, und sind weitere Gebiete erschlossen worden, die reich an Kautschuk sein sollen, so dafs wir für das Jahr 1903 schon an eine beträchtlich höhere Produktenmenge glauben können.

Die Dampfer und Leichter bewährten sich auf dem Crofsflufs; ihre Unterhaltung erfordert zwar grofse Summen, dieselben werden sich aber, sobald erst mehr Massenprodukte, vor allem Palmkerne, herunterzuschaffen sind, wesentlich weniger fühlbar machen.



Häuptling von Nsannakang mit seinen Leuten.
Rechts: Chef Ambo aus Amotto (Rio del Rey).

Der Reichtum an Ölpalmen am oberen Crofsflufs ist sehr beträchtlich, und da wir die Eingeborenen allmählich an die Gewinnung der Kerne gewöhnen, so wird sich das verschiffbare Quantum successive steigern.

Das Duala-Geschäft hat bedeutend besser gearbeitet: vor allem haben wir durch hohe Verkaufspreise in Europa während des ganzen Jahres an den Produkten gröfsere Verdienste gehabt, so dafs das Duala-Geschäft mit Nutzen abschliefsen konnte. Trotzdem glauben wir, dafs, so lange eine Verständigung unter den konkurrierenden Firmen nicht zustande kommt, ein angemessener Gewinn in Duala nicht dauernd zu erzielen ist, besonders da die Ölpreise im Jahre 1903 wieder zurückgegangen sind. Wir haben daher im März 1903 den gröfsten Teil unseres Duala-Geschäfts verkauft und bearbeiten jetzt von Duala aus nur den Mundamebezirk am Mungo und nördlich davon die Bakossiberge sowie die Manyeme-Ngute-Gegend.

Durch den vorbezeichneten Verkauf sind wir in die Möglichkeit gesetzt, uns voll unserer Hauptaufgabe, dem Konzessionsgebiet, zu widmen; wir haben ferner neben dem Wasserweg nach Old-Calabar eine zweite Verbindung zur Küste nach Duala für uns offen behalten.

Die Kautschukpflanzung im Konzessionsgebiet umfafst zur Zeit 35 Hektar. Am Schlusse der letzten Regenzeit waren darauf 10 400 Kickxiabäume ausgepflanzt; weitere 2000 Bäumchen stehen zur Anpflanzung bereit. Die Pflanzen stehen im allgemeinen sehr gut, obwohl Heuschreckenschwärme und Überschwemmungen einen kleinen Ausfall in der Zahl der Pflänzlinge herbeigeführt hatten. Das unter der Leitung eines Deutschen stehende Personal setzt sich aus 30 ständigen Arbeitern der Umgebung von Abonando und Tinto zusammen. Diese Anordnung gestattet einen sehr billigen Pflanzungsbetrieb.

Auf der Plantage Mundame stehen an Kautschukgewächsen etwa 8000 Kickxien und 1000 Castilloabäume. Neben diesen befinden

sich hier des weiteren etwa 1500 Vanillepflanzen und 3000 Kakaobäume. Da wir diese Pflanzung nicht mehr weiter auszudehnen und auch hier nur auf die Kautschukkultur unser Hauptaugenmerk zu richten gedenken, haben wir die Zahl der hier ständig arbeitenden Leute beschränkt und die Oberaufsicht an die Faktorei Mundame übertragen.“ — So weit der Bericht der Gesellschaft, der bis dahin mit den Tatsachen völlig übereinstimmte.

Eine unglückliche Verkettung von Umständen hat inzwischen zu dem bekannten Aufstande der Banyangs am Crofsflusse geführt, wobei die Gesellschaft Nordwest-Kamerun nicht unerhebliche Verluste erlitten hat.

Der Aufstand wurde aber schnell unterdrückt durch die energischen Mafsnahmen des Gouverneurs v. Puttkamer, welcher den Kommandeur der Schutztruppe, Oberst Müller, mit zwei starken Feldkompagnien und Artillerie in das Aufstandsgebiet sandte. Durch dieses prompte Eingreifen wurde der Aufstand sofort unterdrückt und ist heute das ganze Crofs-Gebiet pazifiziert. — Oberst Müller ist bereits wieder an der Küste angelangt, hat aber eine Kompagnie Soldaten noch in Ossidinge gelassen, um die Zahlung der Kriegsentschädigung des niedergeworfenen Stammes zu überwachen.

Die vielfach zum Ausdruck gebrachte Befürchtung, dafs der Aufstand sich weiter ausdehnen würde, hat sich also nicht bewahrheitet.

In Kamerun liegen die Verhältnisse tatsächlich so günstig, dafs an einen allgemeinen Aufstand glücklicherweise in der Kolonie auch in Zukunft gar nicht zu denken ist. — Eine gröfsere Aufstandsbewegung ist schon wegen der Zersplitterung der Eingeborenen in einzelne Stämme, die sich vielfach feindlich gegenüberstehen, gänzlich ausgeschlossen!

In der mohammedanischen Zone von Kamerun, wo grofse, einheitliche Völker vorhanden sind, ist die Bevölkerung besonders

loyal, wie das der Herr Gouverneur auf seiner Tsâdsee-Reise unlängst feststellen konnte.

Über die Entwicklung und den Geschäftsbetrieb der Gesellschaft Süd-Kamerun im Jahre 1903 sind kürzlich die folgenden Mitteilungen in die Öffentlichkeit gelangt:

Die Gesellschaft Süd-Kamerun wurde am 8. Dezember 1898 gegründet. Sie begann ihre Arbeit in Afrika mit der Entsendung von 8 Angestellten, welche ihren Bestimmungsort (Ngoko) am 12. Juli 1899 erreichten; 3 weitere wurden alsbald nachgesandt, so dafs das Personal in Afrika am Ende des Jahres 1899 aus 11 weifsen Angestellten bestand. Die Gesellschaft erhöhte die Zahl ihrer Angestellten während der folgenden Jahre, wie folgt:

		auf der Reise zw. Afrika u. Europa
anwesend in Afrika Ende 1900:	13	3
„ „ „ „ 1901:	20	0
„ „ „ „ 1902:	27	5

Augenblicklich besteht das Personal aus 35 Europäern, von denen 30 in Afrika und 5 auf der Reise zwischen Afrika und Europa sich befinden.

Entsprechend der Zahl der Angestellten nahmen auch die Niederlassungen der Gesellschaft an Zahl und Bedeutung folgendermafsen zu:

am Ende des Jahres 1899:	4	Faktoreien	mit	2	Posten
im Jahre 1900:	6	„	„	5	„
„ „ 1901:	7	„	„	8	„
„ „ 1902:	11	„	„	12	„
und augenblicklich:	10	„	„	20	„

Dabei ist zu bemerken, dafs diese Entwicklung trotz der durch die Grenzverschiebung (Grenzregulierung zwischen Deutschland und

Frankreich) erzwungenen Aufgabe von 4 Faktoreien und 4 Posten erreicht werden konnte.

Die Produktion von Elfenbein während des Jahres 1899 erreichte die Höhe von 5569 kg, von denen etwa die Hälfte von der „Société Anonyme Belge“ übernommen worden war. Im Jahre 1900 erreichte die Produktion den höchsten Stand mit 16 271 kg und ging im Jahre 1901 auf 13 507 und im Jahre 1902 auf 12 076 kg zurück. Die Produktion von Kautschuk begann erst im Jahre 1900 und ergab 2619 kg. Im Jahre 1901 hob sich die Produktion auf 27 352 kg und im Jahre 1902 auf 82 708 kg. Dabei ist aber die entscheidende Tatsache zu betonen, dafs diese Erhöhung der Produktion erzielt ist trotz des unbedingten Verbotes der Gesellschaft, die Kautschukbäume zur Gewinnung des Kautschuks zu schlagen. Dieses Verbot ist den Eingeborenen gegenüber, welche zum Teil bereits mit dem den Bestand der Kautschukbäume vernichtenden Raubbau für die Kautschukgewinnung durch die von der Küste vordringenden Angestellten der dort etablierten Firmen bekannt waren, unbedingt aufrecht erhalten und durchgeführt worden.

Die Produktion hat wegen des Mangels an genügenden Arbeitskräften in gewissen Distrikten noch nicht zu ihrer ganzen Höhe entwickelt werden können. Infolge dieses Mangels ist es nötig gewesen, fremde Arbeitskräfte anzuwerben. Es wurden im ganzen 979 Küstenleute (Togo und Kamerun) in das Konzessionsgebiet gesandt, und zwar

	31	im Jahre 1899
	72	„ „ 1900
	328	„ „ 1901
	366	„ „ 1902
und	182	„ „ 1903

Der Bestand des farbigen Personals der Gesellschaft, welcher im Jahre 1899 nur 30 betrug, hat sich seitdem erhöht, und zwar wie folgt:

30	Farbige	im Jahre	1899
100	„	Ende . .	1900
348	„	„ . .	1901
618	„	„ . .	1902
665	„	„ Juni	1903

Diese Ziffern beweisen die verhältnismäfsige Leichtigkeit der Wiederanwerbung der schwarzen Arbeiter bei guter Behandlung derselben seitens der Gesellschaft. In den verflossenen vier Jahren ist z. B. von Exzessen gegen die Arbeiter oder irgend welchen Klagen derselben nichts bekannt geworden.

Es ist bestimmt zu hoffen, dafs die eingeborene Bevölkerung nach und nach die Gewinnung des Kautschuks immer mehr aufnehmen wird und man dann von den so kostspieligen fremden Arbeitskräften immer mehr wird absehen können.

Durch die zahlreichen nach allen Richtungen des Gebietes entsandten Forschungsreisen und Expeditionen, welche teils durch die Direktoren, teils durch die Hauptagenten der Gesellschaft ausgeführt wurden, sind neue bevölkerte Gegenden erschlossen und dort Einkaufsposten errichtet worden.

Aufser diesen Reisen wurden vom Kaiserlichen Gouvernement verschiedene Forschungsexpeditionen unternommen, an denen einige Agenten der Gesellschaft teilgenommen haben.

Man kann behaupten, dafs wenig Beispiele anzuführen sind, in denen ein Konzessionsgebiet so schnell erforscht und das erforschte Land in Arbeit genommen ist, und dieses alles nur auf friedlichem Wege und mit so glücklichen Ergebnissen, wie bei der Gesellschaft Süd-Kamerun. Fast alle Flüsse sind auf ihren Lauf erforscht und aufgenommen, Karawanenwege durchschneiden das Gebiet unserer Konzession nach den verschiedensten Richtungen, und gute Beziehungen zu den Eingeborenen sind überall gewonnen worden.

Um diese glücklichen Ergebnisse hat sich im Anfang Herr Langheld durch die von ihm getroffenen sorgfältigen ersten Einrichtungen verdient gemacht, besonders sind dieselben aber der Tätigkeit und Hingabe der Agenten der Gesellschaft zu verdanken, welche alle deutscher Nationalität sind und unter der höchst intelligenten und energischen Leitung des Grafen Schlippenbach besonders Tüchtiges geleistet haben.

Die Entwicklung der Gesellschaft hat bisher unter der Leitung der Herren Oberst Albert Thys und Alexandre Delcommune in Brüssel stattgefunden. Mit dem 1. Oktober 1903 sind die Bureaus und die Geschäftsleitung der Gesellschaft Süd-Kamerun nach Hamburg verlegt worden. Dort leitet Herr Dr. Scharlach die Geschäfte der Gesellschaft.

Hierbei sei noch erwähnt, dafs Anfang Januar 1902 Oberstleutnant Pavel weiter nördlich über Garua nach Dikoa am Tsâdsee zog und letzteren Platz, nach Abzug der französischen Garnison, für Deutschland in Besitz nahm. — Der französische Kommandant von Dikoa: Capitaine Dangeville und seine Offiziere benahmen sich übrigens bei dieser Gelegenheit aufserordentlich chevaleresk und entgegenkommend, wie überhaupt die französischen Beamten und Offiziere in der benachbarten Kolonie „Congo Français“ sich stets sehr conciliant und freundschaftlich den deutschen Offizieren, Beamten und Reisenden gegenüber verhalten haben.

Auch die englischen Behörden in der Nachbarkolonie Nigeria haben unlängst bei der grofsen Tsâdsee-Reise des Gouverneurs v. Puttkamer über den Benuë, durch die englische Kolonie, diesem eine sehr freundliche Aufnahme bereitet. In freundschaftlicher Weise verhalten sich auch die Spanier auf Fernando-Póo und an der spanischen Grenze im Süden von Kamerun.

XIV.

Der Plantagenbetrieb in Kamerun.

Schon seit 17 Jahren treiben wir in Kamerun Plantagenwirtschaft und seit 14 Jahren ist die Kaiserliche Regierung bemüht durch Anbau der verschiedensten Nutzpflanzen in dem Versuchsgarten von Victoria, Aufschlüsse über den Wert des Anbaues von fast allen nutzbaren Tropenpflanzen zu sammeln.

Diese weitsichtige Mafsnahme hat zur Folge gehabt, dafs heute in Kamerun eine sehr ausgedehnte Plantagenwirtschaft betrieben wird. Die Prosperität der Plantagen beruht allerdings im wesentlichen auf den so überaus günstigen klimatischen und Boden-Verhältnissen von Kamerun.

Der vulkanische Boden — namentlich am Kamerungebirge — sowie die Treibhaus-Atmosphäre des Landes sind dem Gedeihen aller Pflanzungen natürlich besonders günstig. —

Von besonderer Bedeutung für den Plantagenbau sind in erster Linie die verschiedenen deutschen Pflanzungsgesellschaften, an welche die Kaiserliche Regierung Kronland verkauft hat, um kapitalkräftige und wirtschaftlich richtig betriebene Pflanzungsunternehmungen ins Leben zu rufen. Hauptsächlich am Fufse und am Süd- und Südwestabhange des Kamerunberges, zum kleineren Teile auch in der Nähe von Mundame, sind solche Pflanzungen zur Zeit angelegt.

Das Kaiserliche Gouvernement verfolgt mit lebhaftem Interesse, welche Landesprodukte am vorteilhaftesten gedeihen und trifft hier-

nach seine kulturellen Anordnungen und Ratschläge. Der Botanische Garten in Victoria hat zugleich die Aufgabe einer Versuchsstation. Er liefert auch Pflanzen aller Art und den Ergebnissen der dort gemachten Beobachtungen wird von den Pflanzungsleitern stets gern Rechnung getragen. Kakao bildet zur Zeit noch das Hauptprodukt des Pflanzungsbetriebes, neben diesem werden aber die verschiedensten Kautschuk liefernden Gewächse angebaut und sorgfältig wird überall geprüft, welcher Anbau, je nach der Lage des Geländes, am lohnendsten erscheint.

Im Vordergrund aller Kulturen steht aber doch noch unstreitig der Kakao. Zweifellos bietet Kakao auch brillante Rentabilitätsaussichten, da seine Kultur verhältnismäfsig leicht zu handhaben und Saatgut selbst zur Anlage der gröfsten Pflanzungen jederzeit in der Kolonie zu haben ist.

Erhebliche Massen Kakao sind aus Kamerun schon Jahr für Jahr auf den europäischen Markt gekommen; so z. B. 1903 bereits rund 10 000 Doppelzentner im Werte von über 1 000 000 Mark. Die günstige Entwicklung, welche die Kakaopflanzungen bis jetzt genommen haben, sei hier nur an einem Beispiele erläutert: Die Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft „Victoria", Berlin und Victoria (Kamerun), veröffentlicht in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1903 die folgende Tabelle, deren Zahlen ein zutreffendes Bild geben von der schnellen Prosperität der Kakaoplantagen in Kamerun.

Zahl der am Ende der einzelnen Jahre vorhandenen Kakaobäume	Gröfse der Ernten seit Bestehen der Gesellschaft in 50 Kilo-Säcken	Kakaopreise nach den Durchschnittserlösen (pro 100 kg) seit Bestehen der Gesellschaft Mark	Bruttoerträge der einzelnen Erntejahre Mark
Ende 1896 etwa 8 000	—	—	—
„ 1897 „ 48 000	4	134,—	268,—
„ 1898 „ 208 000	69	135,50	4 604,75
„ 1899 „ 413 000	121	123,—	7 441,30
„ 1900 „ 443 000	230	133,50	15 325,50
„ 1901 „ 500 000	1041	112,—	58 296,—
„ 1902 „ 550 000	3040	111,50	169 480,—
„ 1903 „ 770 000	5822	104,80	305 072,80

Diese bis Ende 1903 gepflanzten 770 000 Kakaobäume erforderten einen Aufwand von 2 408 877,42 Mark. Der Baum steht mit etwa 3,10 Mark im Durchschnitt zu Buche: ein durchaus normaler Wert. Jeder Kakaobaum brachte durchschnittlich etwa 1 kg an getrockneten Bohnen. Nach Abzug der Erntekosten, Fracht, Assekuranz usw. betrug der Erlös aus dem Ernteertrage des Jahres 1902: 94 184,13 Mark gegen 46 113 Mark bezw. 13 825 Mark in den beiden vorhergehenden Jahren. Im Jahre 1903 wurde ein Überschufs von 202 869,78 Mark erzielt. Der durchschnittliche Erlös pro 100 kg war 104,80 Mark.

Nach dem Urteil der Schokoladefabrikanten hat auch eine bedeutende Besserung der Qualität des Kamerunkakaos stattgefunden. Während er früher nur in Gewichtsmengen von 5 bis 6 pCt. bei der Herstellung von Schokolade und entöltem Kakao Verwendung finden konnte, wird er jetzt schon bis zu 20 pCt. anderen milden Sorten zugesetzt. Von den neuen zum Anbau gelangenden Varietäten kann man sogar erhoffen, dafs ihre Früchte für sich allein zu feinen Fabrikaten werden verarbeitet werden können.

Bereits im Jahre 1901 sind in den verschiedenen Plantagen von Kamerun 6000 Doppelzentner Kakao im Werte von 700 000 Mk. geerntet worden. Inzwischen haben sich die Ernten, wie bereits ausgeführt, in drei Jahren um die Hälfte vermehrt. Bei der Güte des vulkanischen Bodens und bei der Sicherheit der Niederschläge darf angenommen werden, dafs im Jahre 1904 eine mindestens doppelt so grofse Ernte erzielt werden wird und dafs das Kapital, das jetzt bereits in Kakaokulturen angelegt ist, eine brillante Verzinsung bringen dürfte. Auf den neuen Kakaopflanzungen sind die Fehler der alten vermieden und die bisher gewonnenen Erfahrungen zunutze gemacht worden. Bei ihrer sparsamen Wirtschaftsweise dürfen die Pflanzungen auch in Zukunft einer sehr günstigen Rentabilität entgegensehen. Nach den Berechnungen des Professor Warburg werden die jetzt schon bestehenden

Pflanzungen in Kamerun innerhalb einer Reihe von Jahren imstande sein, einen erheblichen Teil des Konsums an Kakao in Deutschland zu decken.

Nächst dem Kakao nehmen die Kautschukpflanzen, ihrer grofsen industriellen Bedeutung entsprechend, das besondere Interesse der Kameruner Pflanzungsgesellschaften in Anspruch.

Zu ihrer Kenntnis und zur Beurteilung des Wertes der verschiedenen Arten hat die letzte Zeit wichtige Beiträge geliefert. Die Frage, welche Kautschukart in Kamerun in Grofskultur zu nehmen sei, ist ihrer Lösung um ein gutes Stück näher gerückt. Man hat sich nämlich für den Anbau der Kickxia elastica entschieden. Die Kultur dieses Baumes ist verhältnismäfsig neu, da die Kickxia erst im November 1898 entdeckt worden ist. Jedenfalls bietet der Anbau jener Pflanze für Kamerun weit bessere Resultate als die Kultur irgend einer anderen Kautschukpflanze. Ganz besonders gute Aussichten hat die Kultur der Kickxia schon deshalb, weil sich der Baum mit dem Kakaoanbau gut verträgt und als Schattenbaum die Erträge der Kakaopflanzungen bedeutend steigert. Die Kulturversuche haben einen solchen Verlauf genommen, dafs man mit guten Hoffnungen in die Zukunft schauen darf. Alle Kickxia-Schädlinge sind verhältnismässig leicht zu bekämpfen und da sie auch nur junge Pflanzen befallen, so kann in ihnen kein ernstliches Hindernis für die Kickxia-Kultur erblickt werden. Da die Pflanze in Kamerun einheimisch ist, so ist Saatgut jederzeit in genügender Menge vorhanden. Eine gute Eigenschaft der Kickxia ist übrigens, dafs die Milch leicht und schnell fliefst und nicht so schnell in der Wunde erstarrt, wie das bei anderen Arten der Fall ist. In bezug auf Bodenbeschaffenheit macht der Baum nur geringe Ansprüche. Was das Klima anbelangt, so verlangt die Kickxia die gleichen Lebensbedingungen wie der Kakaobaum.



Alte Ndokoko-Faktorei am Wuri.

Recht anerkennenswerte Verdienste um die Einführung der Kautschuk-Grofskultur in den Kameruner Plantagen hat sich auch das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee erworben. Es entsandte im Frühjahr 1899 eine Kautschukexpedition nach Westafrika unter Führung des Botanikers und Kautschukexperten Herrn Rudolf Schlechter, mit der Aufgabe, die besten Kautschukvarietäten aus fremden Kolonien nach den deutschen Schutzgebieten überzuführen und eine geregelte Kautschukkultur in Kamerun und Togo in die Wege zu leiten.

Herr Gouverneur v. Puttkamer tat seinerseits das Möglichste, um den Anbau der Kickxia zu fördern. Um Weihnachten 1901 sandte er den Gärtner Deistel nach dem Mungo, um von dort reife Kickxiafrüchte zu holen. Das Ergebnis der Reise waren 118350 Früchte, von denen 67 000 im Schutzgebiet zur Verteilung gelangten und 18250 in dem Botanischen Garten zu Victoria ausgesäet wurden. Auch von privater Seite wurde noch gesammelt und grofse Kickxien-Aussaaten auf den Pflanzungen gemacht. Zur Zeit ist die Kickxiakultur auf sämtlichen Pflanzungen Kameruns aufgenommen. Grofskulturen haben u. a. die „Moliwepflanzungsgesellschaft“, die „Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft Bibundi“, die „Kamerun-Land- und Plantagengesellschaft“, die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“, die „Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft Victoria“ und besonders die kürzlich begründete „Meanja-Kautschuk-Pflanzung“, angelegt. Im April 1902 standen bereits gegen 200 000 Kickxiapflanzen in Kamerun in Kultur, abgesehen von den wildwachsenden Bäumen. Inzwischen hat sich diese Zahl wohl verdoppelt. Ende 1903 waren allein auf den Pflanzungen der Gesellschaft Victoria 50 000 Kickxia-Bäume vorhanden.

Das Erzeugnis des Kickxiabaumes ähnelt aufserordentlich dem Para-Kautschuk und wird zur Zeit an der Börse in Hamburg mit über 5 Mark für das Kilogramm bewertet. Der Ertrag der einzelnen

Bäume ist übrigens ziemlich bedeutend. Manche ältere Bäume haben im Durchschnitt sogar mehr als 4 kg Gummi-Substanz (Latex) jährlich ergeben. Es ist auch festgestellt, dafs rationelle Anzapfungen dem Wachstum der Bäume keinen Eintrag tun.

Auf Veranlassung der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amts ist neuerdings eine genaue Beschreibung des Kickxiabaumes mit Abbildungen seiner einzelnen Teile auf den Pflanzungen und Negerschulen in Kamerun mit dem Ersuchen verbreitet worden, den Baum überall, wo er im Urwald angetroffen wird, zu schonen und möglichst weiter anzubauen. Diese Fürsorge der Regierung ist nicht ohne Erfolg geblieben. Nach einer neueren Mitteilung ist die Kickxia auf dem Urwaldgebiete der Kokepflanzung sowie auf dem 6000 ha grofsen Gelände der Meanjapflanzung, deren Land in unmittelbarer Nähe von Malende liegt, in vielen tausend Exemplaren gefunden worden. Namentlich sind die Ufer des diese beiden Pflanzungen durchschneidenden Mungoflusses vielfach mit diesen wertvollen Bäumen dicht bestanden.

Beide Pflanzungen wollen der Ausbeutung ihrer Bestände und der Neuanpflanzung der Kickxien ganz besondere Aufmerksamkeit schenken und mit Rücksicht auf den für sie ungleich höheren Gewinn sogar den Kakaobau einstellen. Die Meanjapflanzung hat zwecks intensiver Ausnutzung ihres Gebietes ihr Kapital auf 1 Million 500 000 Mark erhöht. Gröfsere Gummifabriken Deutschlands haben sich bereits an diesem Unternehmen beteiligt. Die deutsche Gummi-Industrie kann jetzt, anstatt sich wie früher an Landeinkäufen zur Gewinnung ihres Rohstoffes in Columbien und Venezuela zu beteiligen, in einer deutschen Kolonie unter aufsergewöhnlich günstigen Umständen ihr Kapital zu diesem Zwecke anlegen.

Fast durchweg werden die Kameruner Pflanzungsbetriebe im grofsen Stile betrieben. Das wirtschaftliche Ergebnis der Plantagen

scheint sich überall recht günstig zu gestalten, doch darf man auch die Schwierigkeiten nicht unterschätzen, mit denen dabei zu kämpfen ist.

In erster Linie ist hier die Arbeiterfrage wichtig. Als Arbeiter werden die Neger nur auf Zeit, in der Regel auf ein Jahr, angeworben. Auf längere Dauer sich für die Pflanzungen zu verpflichten, ist bei den Negern leider noch nicht üblich. Es tritt daher von Jahr zu Jahr ein starker Arbeiterwechsel ein. In der Nähe der Pflanzungen ist die nötige Zahl von Arbeitern nicht zu haben, es müssen daher weit aus dem Innern die Arbeiter herangezogen werden. Der Balistamm schickt beispielsweise jährlich über 1000 Arbeiter an die Küste zu den Pflanzungen. Der heifsen, feuchten Luft unten am Kamerunberge ungewohnt, leiden die Leute häufig unter dem Klimawechsel, und dieser Umstand erschwert nicht zum wenigsten die Beschaffung von Arbeitskräften. Monatelang vor dem Wechseltermin müssen schon die Verhandlungen mit den Eingeborenen wegen der Arbeitsverpflichtung angeknüpft werden, zu welchem Zwecke Agenten der Pflanzungsgesellschaften das Land durchziehen. Es hat daher auch das Gouvernement seinerseits bereits Stellung zu der Arbeiterfrage nehmen müssen und einen besonderen Arbeiterkommissar ernannt, welcher einerseits die Eingeborenen vor Übergriffen seitens der Pflanzer zu schützen hat, andererseits den Nachschub von Arbeitern nach Möglichkeit zu regeln sucht. Die Zahl der Pflanzungsarbeiter in Kamerun beziffert sich gegenwärtig auf über 10 000, während sie im Jahre 1896 kaum 500 betrug. Von diesen Arbeitern sind allein etwa 5000 Mann auf den Plantagen in und bei Victoria tätig.

Auch gegen die Konkurrenz der Eingeborenen haben die Pflanzungsgesellschaften anzukämpfen. An Bodenprodukten wurden früher von den Eingeborenen nur solche auf den Markt gebracht, welche im Busch ohne weiteres gewonnen werden konnten. Aufser den zur eigenen Ernährung nötigen Kulturen hatten die Neger nichts

angebaut und gepflegt. Da hatte denn natürlich ein unverständiges System der Raubgewinnung Platz gegriffen, bei dem ohne Rücksicht auf dauernde Erhaltung der Gewächse heruntergeschlagen wurde, was leicht und schnell zu erreichen war. Kautschuklianen wurden nicht angezapft, sondern einfach durchgehauen, Ebenholzstämme wurden schon in jungem Alter gefällt, wenn das Holz noch nicht sehr wertvoll war, Palmen wurden zur Gewinnung von Palmwein einfach umgehauen usw. Den Negern diesen Raubbau abzugewöhnen, war aber unmöglich, weil die Gewinnung der Produkte in dichtem, für Europäer fast unzugänglichem Busch erfolgte. Und so wurden denn diese übermäfsig ausgenutzten Erwerbsquellen allmählich weniger ergiebig. Neuerdings haben sich daher auch Eingeborene der Pflege und Kultur von Handelsgewächsen zugewandt. Als Arbeiter sehen sie nämlich auf den Pflanzungen, wie solche Kulturen betrieben werden müssen; später als freie Neger verwerten sie dann diese Erfahrungen für sich selbst. Dabei brauchen sie die Arbeitsleistung ihrer Frauen und Kinder sowie ihrer Haussklaven nicht hoch zu rechnen. In dieser Beziehung haben die braven Patres der Pallotiner-Mission in Duala sich erhebliche Verdienste erworben, indem dieselben bemüht waren, die Eingeborenen zur Anlage eigener Plantagen anzuhalten. Durch sorgsame Wirtschaft und höhere Qualität der Produkte müssen die Pflanzungen später das einholen, was der Neger durch billigere Arbeitskraft vor ihnen voraus hat. Jedenfalls ist es überaus erfreulich, dafs die eingeborene Bevölkerung von Kamerun allmälig den Segen der Arbeit kennen lernt und freiwillig sich dem Landbau und der Plantagenwirtschaft auf der eigenen Scholle widmet. Insofern ist auch die Konkurrenz des Negers, gegenüber dem Plantagenbetrieb der Europäer, nur mit Freuden zu begrüfsen. Um die Eingeborenen-Kulturen möglichst ertragreich zu machen, müfste man nach der Ansicht eines der besten Kenner von Kamerun, des Dr. Paul Preufs, Direktors des Botanischen Gartens

in Victoria, solche Kulturpflanzen in Kamerun einführen, deren Erzeugnisse der Eingeborene in gleicher Güte liefern kann wie der Europäer, so z. B. Gewürznelken, Muskatnufs, Erdnüsse, Ölpalmen, Kolanufs, Pfeffer und erst in zweiter Linie: Kautschuk und Kakao. Oder es müfste Arbeitsteilung stattfinden, so dafs der Eingeborene die Lieferung des Rohproduktes übernimmt,



Kirche der katholischen Pallotiner-Mission in Duala.

der Europäer aber die Präparation der Ernte für den Export bewirkt, wie das z. B. vielfach in Mexico bei der Vanille, der Muskatnufs in Grenada und der Baumwolle in verschiedenen anderen Ländern Amerikas und Asiens schon seit geraumer Zeit der Fall ist. Ein Teil der Eingeborenen des Küstengebietes von Kamerun arbeitet recht fleifsig auf eigenen Plantagen und sind eine Reihe der schönsten Pflanzungen wie: Lisoka, Soppo, Molyko, Bolifamba, Ekona, fast ausschliefslich das Ergebnis der Arbeit der

Neger. Die intelligenten Victoria-Neger, die aus Sierra Leone über Fernando Póo eingewandert sind, machten schon vor mehreren Jahren den Anfang, ihnen folgten die Bakwili und weitere Stämme dürften sich bald ebenfalls auf den Plantagenbau werfen. Auch der Botanische Garten in Victoria ist 1892 zum grofsen Teile durch Eingeborene eingerichtet worden, ebenso der 20 Kilometer lange und 6 bis 8 Kilometer breite, erste Weg nach Buëa. Aufserdem sind zehntausende von Traglasten im Laufe der letzten Jahre durch Eingeborene von der Küste in das Gebirge hinauf befördert worden. Das alles sind Resultate einer vernünftigen und humanen Erziehung der Neger zur Arbeit, welche das Kaiserliche Gouvernement und die verschiedenen Pflanzungs-Gesellschaften im Laufe der Zeit erzielt haben. Vor 1892 arbeiteten die Eingeborenen in Kamerun nämlich überhaupt nicht! Mit Stolz können wir jedenfalls konstatieren, dafs wohl in keiner einzigen Tropen-Kolonie der Welt, in den ersten 20 Jahren nach der Besitzergreifung, im Plantagenbau mehr geleistet und dabei weniger Lehrgeld bezahlt worden ist, als gerade in Kamerun!

Nur eine einzige Pflanzung ist nämlich nach einem Verlust von etwa 100 000 Mark aufgegeben worden, wobei der Verlust durch eine andere mit ihr zusammen angelegte Plantage längst wieder reichlich eingebracht ist.*)

Es unterliegt keinem Zweifel, dafs Kamerun für den Plantagenbau im grofsen Stile die denkbar günstigsten Bedingungen besitzt.

Schon deshalb wird die projektierte Eisenbahn, welche das Innere der Kolonie erschliefst, in kurzer Zeit auf grofse Transporte aus dem Plantagenbetrieb zu rechnen haben. — Ist die Eisenbahn erst gebaut, so werden überall an der ganzen Bahnstrecke grofse Pflanzungen entstehen.

---

*) Vgl. Vortrag des Herrn Dr. Paul Preufs auf dem Kolonial-Kongrefs 1903.



Lianen-Hängebrücke im Urwalde bei Ikiliwindi.

XV.

Der Tsâdsee und sein Gebiet.

Im Herzen von Zentralafrika, südlich von der grofsen Wüste, der Sahara, erstreckt sich, zwischen 12° 20′ bis 14° 30′ N. Br. und 13° bis 15° 45′ Ö. Lg. von Greenwich, in einer Höhe von 270 m über dem Meeresspiegel, von Schilfdickicht umkränzt, ein grofser, aber verhältnismäfsig flacher Süfswassersee: der Tsâd. Die Oberfläche des Sees ist veränderlich, je nach der Jahreszeit. Unter gewöhnlichen Verhältnissen ist der Tsâdsee 27000 qkm, nach der Regenzeit 50000, in der trockenen Jahreszeit aber nur 11 000 qkm grofs. Im westlichen Teile hat er offenes Wasser, im östlichen Teile ist er dagegen von zahlreichen Inseln verschiedener Gröfse bedeckt, die von wenig bekannten Negerstämmen bewohnt sind und einen förmlichen Archipel bilden. Seine Ufer ziehen sich lagunenartig bis tief nach Bornu und Kanem hinein. Auch am Südufer des Sees, zwischen der Einmündung des Schari und dem Ausflufs des Bahr-el-Ghazal, dehnt sich der Tsâdsee in gleicher Weise aus und überflutet zur Regenzeit manchmal meilenweit das benachbarte Land. Nach dem deutsch-englischen Vertrage vom November 1893 und dem deutsch-französischen Vertrage vom März 1895 gehört das westliche Ufer des Tsâdsees von Barrua bis zum Mbulu zur englischen Interessensphäre, das südliche Ufer bis zum Schari zur deutschen Zone, vom Schari ostwärts in noch unbestimmter Ausdehnung zum französischen Gebiete. Sein Wasser erhält der See durch eine Anzahl von Zu-

flüssen, unter denen besonders der Schari und der erst durch Barth bekannt gewordene Komadugu (an der Westseite), dessen Quellen 500 m hoch, westlich von Kano liegen, zu nennen sind. Der jährliche Wasserzuflufs zum Tsâdsee ist von Nachtigal auf 100 Kubikkilometer berechnet worden. Von dieser Menge soll der grofse und ziemlich reifsende Schariflufs allein sechs Siebentel liefern.



Capitain P. L. Monteil.

Der Tsâdsee ist im Norden von dichten Waldungen umgeben, während er im Süden, auf deutschem Gebiet, von Steppenland begrenzt wird. Noch bis vor kurzem konnte man das Tsâdseegebiet zu den unbekanntesten und unzugänglichsten Gegenden der Erde rechnen. Die Araber standen zwar seit Jahrhunderten mit dem Tsâdseegebiet und dem mohammedanischen Reiche Bornu in reger Handelsverbindung, aber für die Europäer war der Tsâdsee bis in die neueste

Zeit hinein fast ganz unerreichbar. Die ersten europäischen Forschungsreisenden im Tsâdseegebiet dürften wohl die Engländer Clapperton, Denham, Oudney und Richardson gewesen sein (1822). Auch zwei Italiener, Matteucci und Massari, sollen 1880/81 auf einer Durchquerung Afrikas von Ost nach West bis in das Tsâdseegebiet vorgedrungen sein, doch ist näheres darüber nicht bekannt geworden, da Matteucci unterwegs starb und Massari infolge der Anstrengungen der Reise wahnsinnig wurde. Ganz erhebliche Verdienste um die Erforschung des Tsâdseegebiets haben sich aber zweifellos die Franzosen erworben. Französische Reisende und Forscher entfalteten, namentlich in letzter Zeit, eine angestrengte und erfolgreiche Tätigkeit, um die Natur des Tsâdsees und seiner Umgebung zu erkunden. Von diesen seien besonders genannt: Capitain P. L. Monteil, der 1892 vom Senegal aus den Tsâdsee auf langem beschwerlichen Zuge erreichte, ferner: Crampel (1888/91), Dybowsky (1891), Mizon (1890/92), Maistre (1892), Bonnel de Mézières und vor allem der geniale Commandant Marchand (1897/99). Auch der Gouverneur des französischen Congo, Gentil (1897), sowie Professor Foureau (1900) und der treffliche Capitain Lenfant (1903) seien rühmend erwähnt! Um die wissenschaftliche Erforschung des Tsâdseegebietes dürften aber doch wohl deutsche Reisende sich die gröfsten Verdienste erworben haben! Ich nenne hier nur Heinrich Barth (1845/46, 1850/55) und seine leider zu früh verstorbenen Mitarbeiter Overweg (1850/52), Vogel (1854/56), Rohlfs (1865/67), sowie den in Kanem 1863 ermordeten Reisenden v. Beurmann, den hochverdienten Professor Dr. Nachtigal (1869/74), Zintgraff (1888/89), Passarge (1893/94) u. a. m. In allerjüngster Zeit haben namentlich Oberleutnant Dominik und Hauptmann Glauning sehr anerkennenswerte Resultate bezüglich der Erforschung der Tsâdseeländer erzielt. Neuerdings, am 27. Oktober 1903, erreichte Herr Gouverneur

v. Puttkamer, in Begleitung des Oberleutnants Kurt Kramsta, auf einer sehr strapaziösen, aber dafür hochinteressanten Reise, über den Niger und Benuë, via Garua—Marrua, den Tsâdsee.

Die amtlichen Berichte des Gouverneurs über seine Reise liegen jetzt vor und bringen eine Menge neuer und wichtiger Aufschlüsse über diese entfernten Gegenden. v. Puttkamer kommt im wesentlichen zu denselben guten Ergebnissen über das Tsâdseegebiet und Adamaua wie die bereits genannten Reisenden und Forscher. In Sonderheit betont der Gouverneur dabei in politischer Beziehung, wie überaus leicht deutscherseits das in feste Staatengebilde eingeteilte Land: Adamaua, Mandara und die übrigen Tsâdseeländer, durch die einheimischen Machthaber selbst, ohne Aufwendung besonderer Machtmittel, zu regieren sei. Obgleich der Gouverneur ohne Entfaltung besonderer militärischer Macht, lediglich mit einer Eskorte von 35 Reitern und 25 Fufssoldaten reiste, wurde er überall in jenen fernen Gegenden gut aufgenommen und hatte oft Gelegenheit, sich von der hohen Intelligenz und dem guten Willen der mohammedanischen Fürsten im Norden von Kamerun zu überzeugen. So waren z. B. auf sein Geheifs gleich nach seiner Ankunft in Garua, am 23. und 28. September 1903, alle 68 Landesfürsten von Adamaua, die Lamidos, mit grofsem Gefolge zu seiner Begrüfsung versammelt. Wohl an 5000 bis 6000 Berittene waren erschienen, um ihm ihre Ergebenheit zu dokumentieren. Besonders erfreulich ist es, dafs der bisher als Räuber verrufene Lamido von Bubanjidda: Rei-Buba, welcher noch vor wenigen Jahren die Expedition Üchtritz-Passarge überfiel, gleichfalls zur Stelle war, ebenso wie sein noch weit mächtigerer Nachbar: Dalil von Ngaúndere. Über alle wichtigen, die künftige Gestaltung der politischen Verhältnisse betreffenden Angelegenheiten wurde bei dieser Gelegenheit mit den Lamidos des Landes ein vollkommenes und allseitig befriedigendes Ein-

*) Vgl. die folgenden Kapitel.

verständnis erzielt und insbesondere dabei auch die von den Fürsten künftig an die Kaiserliche Residentur zu Garua zu zahlenden Abgaben definitiv festgesetzt. Bei der Weiterreise der Expedition empfing jeder einzelne der inzwischen vorausgeeilten Herrscher den Gouverneur an der betreffenden Landesgrenze und begleitete



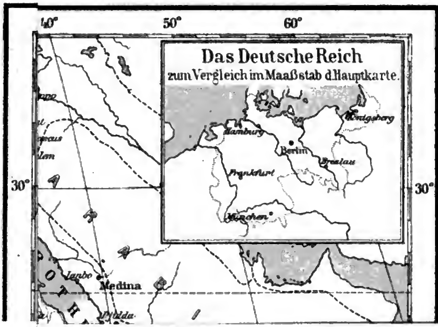
Sultan Sanda von Dikoa mit Gefolge.
(Aufnahme von Hauptmann Glanning.)

ihn mit grofsem Reitergefolge durch sein Land. Besonders glänzend war der Empfang in Marrua und Mora, der Stadt, wo buchstäblich Milch und Honig fliefst und wo wundervoller Brotweizen seitens der Eingeborenen geschenkt wurde. Die gröfste Pracht entwickelte aber der berühmte Sultan Schefu Sanda von Dikoa, der nicht weniger als etwa 6000 Mann in Parade aufgestellt

hatte und einen feierlichen Einzug mit dem Gouverneur abhielt. Sultan Sanda ist von allen Lamidos des Tsâdseegebietes zur Zeit wohl der Mächtigste. Er ist ein energischer Mann, der Deutschland unbedingt ergeben ist.

Nach Dikoa kamen auch bei dieser Gelegenheit zur Huldigung die Oberhäuptlinge von Gulfei und Karnak-Logone, alle Lamidos Geschenke bringend und ihre Treue versichernd. Für Adamaua richtete der Gouverneur übrigens eine Residentur mit dem Sitze in Garua ein, für Mandara, Deutsch-Bornu und die Tsâdseeländer wurde eine solche in Dikoa bezw. Kusseri und eine Unter-Residentur in Ngaúndere errichtet. Die Residentur Garua wurde dem inzwischen leider im Gefecht gefallenen Hauptmann Thierry, Dikoa aber dem Oberleutnant Stieber anvertraut. In Ngaúndere ist Oberleutnant Dominik wirksam. — Der Gouverneur bestätigt in seinen Reiseberichten die bereits früher bekannte Tatsache, dafs das ganze Tsâdseegebiet aufserordentlich fruchtbar ist und nicht nur an Baumwolle, Tabak und allen Arten von Getreiden den Eigenbedarf decken kann, sondern sehr wohl in der Lage wäre, diese Artikel massenhaft auszuführen, wenn nur ein geeignetes Transportmittel hierfür vorhanden ist. Dafs ein solches nur eine Eisenbahn sein kann, liegt aber auf der Hand. Nach Erzählung der Eingeborenen sollen sich auch in den Mandara-Gebirgen viel Gold und andere Edelmetalle finden, ebenso bei Banyo.

Auf einer 4 Wochen langen Dampferreise auf dem Niger und Benuë erreichte die v. Puttkamersche Expedition am 16. September 1903 Garua. Von dort wurde zu Pferde am 30. September über Marrua und Mora die Weiterreise nach Dikoa angetreten, woselbst Herr v. Puttkamer und seine braven Begleiter nach langem beschwerlichen Ritte am 27. Oktober 1903 endlich die alte Residenz Rabahs, Dikoa,



40°
50°
60°
30°
30°
Das Deutsche Reich
zum Vergleich im Maaßstab d. Hauptkarte.
Königsberg
Hamburg
Berlin
Breslau
Frankfurt
München
Medina

wohlbehalten erreichten. Herr v. Puttkamer hatte seine Reise am 5. August 1903 von Buëa-Victoria angetreten und zwar zunächst mit der Jacht „Herzogin Elisabeth“ nach der Nigermündung. Von Forcados (Burutu), woselbst er am 23. August eintraf, bis Garua benutzte er den ihm seitens der Regierung von Southern-Nigeria bereitwilligst zur Verfügung gestellten Heckraddampfer „Valiant“. Schon am 3. November 1903 wurde von Garua die Rückreise angetreten, und traf der Gouverneur am 12. Januar 1904 nach glücklich beendeter Reise wohlbehalten in Buëa wieder ein. Herr v. Puttkamer befindet sich zur Zeit in Deutschland, um sich von den grofsen Strapazen seiner Tsâdseereise zu erholen, wird aber bereits Neujahr 1905 auf seinen Posten zurückkehren.

Die sehr erfolgreich verlaufene Reise des Gouverneurs v. Puttkamer dürfte wohl deutscherseits den vorläufigen Abschlufs einer langen Periode von Forschungsreisen in das Tsâdseegebiet bilden. Deutschland kann jedenfalls stolz darauf sein, dafs gerade deutsche Reisende und Forscher das Hauptverdienst sich erworben haben, um das Tsâdsee-Problem erfolgreich zu lösen und jene fernen Gegenden endlich dem Verkehr zu eröffnen.

Von den deutschen Reisenden erwarben sich s. Zt. zweifellos Heinrich Barth und Gerhard Rohlfs die gröfsten Verdienste um die Erforschung des Tsâdseegebietes.

Barth zog im März 1850 mit seiner Expedition von Tripolis nach Murzuk, von hier über Katsena und Kano in das Reich Sokoto und gelangte von dort nach Kuka am Tsâdsee, der Residenz des Kaiserreiches Bornu. Von Kuka aus unternahm er Ausflüge nach Süden, besuchte Adamaua und erreichte oberhalb Yola den Benuë. Später bereiste Barth auch noch das Nordostufer des Tsâdsees und drang 1852 bis nach Baghirmi vor, in dessen Hauptstadt Massenya er längere Zeit verweilte. Von hier aus

brach er später nach dem Westen auf, erreichte Sokoto und Gando und traf im Juli 1853 auf dem Niger ein. Er durchquerte den ganzen Süden des gewaltigen Nigerbeckens und gelangte schliefslich am 7. September 1853 nach der sagenhaften Stadt Timbuktu. Am 27. August 1855 traf Barth über Kuka wieder



Heinrich Barth.

in Tripolis ein, auf das Höchste gefeiert von der gesamten Kulturwelt Europas, die ihn bereits als verschollen betrachtet hatte. Auf wesentlich anderer Route erreichte dagegen Rohlfs später den Tsâdsee.

Gerhard Rohlfs, welcher sich seit 1855 als Arzt in Nordafrika aufhielt und wohl zu denjenigen Forschern gerechnet werden kann,

die am allerlängsten in Afrika gewirkt und sich am gründlichsten mit der Sprache und den Verhältnissen der nordafrikanischen Völker vertraut gemacht haben, bereiste schon 1862 bis 1864 die südlichsten Oasen von Marokko und Algier und durchquerte Nordafrika auf einem grofsen Zuge von Tripolis über Kuka nach Lagos in den Jahren 1865 bis 1867. Wie kaum ein anderer kannte Rohlfs das Tsâdseegebiet und stand mit allen Scheichs und Emiren jener Gegenden auf vortrefflichem Fufse. Lediglich diesem Umstande war es auch wohl zu danken, dafs es ihm möglich war, seine grofsen Reisen erfolgreich durchzuführen. Später bereiste er noch, und zwar im Jahre 1869, von Benghazi aus, die entferntesten Oasen der Sahara und wurde 1876 von Seiner Majestät Kaiser Wilhelm I. beauftragt, Geschenke an den Sultan von Wadai zu überbringen.

Bei der politischen Abgrenzung von Kamerun gelang es der deutschen Diplomatie glücklicherweise, wenigstens noch den südlichen Rand des Tsâdsees und damit den Zugang zum Sûdan für Deutschland zu gewinnen. Andernfalls wären wir völlig abgeschnitten gewesen von dem reichsten zentralafrikanischen Handelsgebiete. Besondere Bedeutung hat dieser Umstand natürlich für die Kamerun-Tsâdsee-Eisenbahn.

Die Aufgabe, welche dieser Eisenbahn zufällt, besteht nämlich keinesfalls blofs in der ursprünglich ins Auge gefafsten Erschliefsung des reichen Hinterlandes der Küste mit seinen grofsen Kautschukwäldern und Ölbezirken, sondern vor allem in der Ausbeutung desjenigen Teils von Zentralafrika, welcher sich um den Tsâdsee erstreckt. Schon Adamaua, welches Gebiet nach den Berichten der besten Beurteiler als eines der reichsten Länder von ganz Afrika angesehen werden kann, würde allein imstande sein, den Handel Kameruns in aufserordentlicher Weise zu steigern. Wenn man aber den neuesten Forschungen trauen darf, so mufs das Inun-

dationsgebiet des Tsâdsees und der grofsen Wasserläufe, welche zu jenem See führen, geradezu als ein Paradies bezeichnet werden. Die Fruchtbarkeit dieser Gegenden ist fast beispiellos, das Klima gesund, die Bewohner des Landes sind friedfertig, aufserordentlich arbeitsam und hochintelligent. Das Tsâdseegebiet, in welchem heute bereits überall von den Eingeborenen Baumwolle gebaut wird und zwar Baumwolle vortrefflicher Qualität, würde tatsächlich imstande sein, den Bedarf Europas an Rohbaumwolle zu einem grofsen Teile zu decken, wenn die Baumwollkultur dort planmäfsig betrieben werden würde. Auch zum Anbau von Tabak in grofsem Stile würde dieses reiche Land sich hervorragend eignen. Schon jetzt wird in Adamaua und in Bornu, also im Norden von Kamerun, überall Tabak gebaut, der von aufserordentlicher Güte ist. Es bedarf jetzt nur tatkräftigen Vorgehens seitens der Europäer, um dort Baumwollen- und Tabaks-Anpflanzungen von enormer Ausdehnung ins Leben zu rufen. Alle Bedingungen für das Gedeihen derartiger Unternehmungen sind jedenfalls im reichsten Mafse vorhanden. Nur Initiative und einiges Kapital, und Deutschland könnte diesen reichsten Teil von ganz Afrika auch wirtschaftlich erobern. Hoffentlich läfst sich der deutsche Kaufmann und Industrielle diese günstige Gelegenheit, Fufs zu fassen im Herzen von Afrika, nicht entgehen!

Am Ende des Waldlandes und beim Eintritt in das eigentliche Grasland, wo die erste Etappe der Kamerun-Eisenbahn in Aussicht genommen ist, beginnt bereits die mohammedanische Zone, das Land der Haussas und Fullahs. Man tut gut, diese mohammedanische Zone in drei Abteilungen abzugrenzen. Die erste derselben ist Adamaua, das von Marrua nördlich des Benuë bis an das

südlich gelegene Waldland heranreicht. Die zweite Abteilung ist das Emirat von Mandara und die dritte bildet der südlich des Tsâdsees gelegene Teil des alten Kaiserreiches Bornu.

Adamaua nimmt fast das ganze Zentral-Kamerun ein, man kann jenes Land eigentlich kaum noch als geographisches Ganzes betrachten, sondern mehr als einen politischen Begriff. Zur Zeit umfafst Adamaua das ehemalige Emirat Yola mit seinen verschiedenen Vasallenstaaten. Ursprünglich waren in diesem Teile Kameruns unabhängige Heidenstämme ansässig, die auf einer mehr oder weniger hohen Kulturstufe standen. Yola selbst, das heute infolge des Grenzabkommens zwischen Deutschland und England auf englischem Boden in der Nigerkolonie liegt, wurde erst ziemlich spät, im Anfang des vorigen Jahrhunderts und zwar im Jahre 1807, gegründet. Yola ist eine Niederlassung der Fullahs, eines mohammedanischen Hirtenstammes, der damals, von Senegambien aus vordringend, durch ganz Zentralafrika seinen Weg nahm und schliefslich in Yola seinen äufsersten östlichen Vorposten errichtete. Von hier aus schoben sich die mohammedanischen Fullah-Eroberer Schritt für Schritt in das benachbarte Gebiet der Heiden vor, machten dort grofse Sklavenjagden und unterwarfen sich langsam die dort wohnhafte Urbevölkerung. Nur nach Süden vermochten die Fullahs ihre Raubzüge nicht ebensoweit auszudehnen, weil ihnen hier das Waldland ein erhebliches Hindernis in den Weg stellte.

In ganz Adamaua herrscht seit längerer Zeit eine gewisse Kultur. Die mohammedanischen Bewohner des Landes stehen zweifellos auf einer ganz anderen Kulturhöhe wie die Bewohner des Urwaldes. Die eingewanderten Fullahs haben es jedenfalls verstanden, die heidnischen Bewohner des Landes zum Islam zu bekehren und sie zur Arbeit heranzubilden. Die Fullahs selbst bilden, obwohl sie in der Minderheit sind, die herrschende Klasse im Lande. Sie haben

die unabhängigen Heidenstämme allmählich überall in die Berge zurückgedrängt. Sie selbst sitzen als Grofsgrundbesitzer im Lande und lassen Hunderte von Heiden: Männer, Frauen und Kinder, ihre



Haussa-Händler.

Felder bestellen und ihre grofsen Herden weiden. Man trifft also hier eine Bevölkerung an, die an Arbeit gewöhnt ist und sehr gern passende Arbeiten verrichten würde, namentlich, wenn ihre Leistungen entsprechend bezahlt werden. Welch einen Vorteil bildet allein dieser Umstand für die weitere Erschliefsung von Kamerun! Hier haben

wir es nicht mit einer reinen Negerbevölkerung zu tun, wie an der Küste, die so gut wie gar nicht nötig hat zu arbeiten und daher auch noch vielfach die Arbeit scheut, sondern mit einem hochentwickelten Volke von erheblicher Intelligenz und Arbeitslust! Diese Tatsache ist natürlich für alle wirtschaftlichen Unternehmungen in Adamaua von ausschlaggebender Bedeutung. Namentlich der Westen des Landes ist stark bevölkert. Dieser Teil von Adamaua dürfte daher sowohl für die Bahnstrafse als für künftig anzulegende Faktoreien zunächst in Frage kommen.

Die Produkte von Adamaua sind Gummi, Indigo, Sesam, Erdnüsse, und wie bereits früher erwähnt, Baumwolle und Tabak. In neuerer Zeit werden auch in grofsen Mengen Tamarinden zu medizinischen Zwecken seitens der Royal-Niger-Company über den Benuë aus Adamaua exportiert, ebenso verschiedene Grasarten, die gewisse Arzneistoffe enthalten, so z. B. Strophantus. Das Gebiet von Adamaua ist, trotzdem sich dort eine nicht unerhebliche Kultur befindet, von europäischen Kaufleuten bisher noch wenig oder gar nicht exploitiert. Heute arbeitet dort lediglich die Englische Niger-Company, die ihren Hauptsitz in Yola hat. Zweifellos ist das für Deutschland ein überaus beschämender Zustand, dem unter allen und jeden Umständen aus nationalen und wirtschaftlichen Gründen ein schnelles Ende gemacht werden mufs. Deutscherseits wird wirtschaftlich im Grunde genommen bisher nur die Küste und noch nicht einmal das ganze Gebiet des Küstenstreifens von Kamerun bearbeitet.

Von der Küste bis nach Garua ist die Entfernung, in der Luftlinie gemessen, etwa 650 km und von hier bis zum Tsâdsee sind es noch 350 km. Die ganze Entfernung von der Küste von Kamerun bis zum Tsâdsee beträgt somit gegen 1000 km. Hiervon entfallen 160 km auf die Waldzone der Kolonie, welche zunächst durch die erste Strecke der Kamerun-Eisenbahn erschlossen werden soll. Es bedarf aber keiner Motivierung, dafs es unbedingt notwendig ist, möglichst

bald ganz Adamaua, also die weiteren 500 km von der Grenze des Waldlandes bis nach Garua, zu erschliefsen. Adamaua selbst reicht, wie schon erwähnt, bis nach Marrua. Hier grenzt Adamaua an einen anderen unabhängigen mohammedanischen Staat, nämlich an das Emirat von Mandara. Dieses Gebirgsland wird von einem kultivierten alten Volke bewohnt, das sogar dort länger ansässig ist als die Fullahs in Adamaua. Die Kultur ist seinerzeit von dem alten Kaiserreiche Bornu nach Mandara gelangt, noch lange bevor die Fullahs in Adamaua eingewandert waren.

Von Mandara bis zu den Ufern des Tsâdsees erstreckte sich früher das alte Kaiserreich Bornu. Die Bornudynastie in Kuka führt ihre Geschichte bis ins 13. Jahrhundert zurück. Die Bewohner von Bornu und dem Mandaragebiet leben heute noch auf einer ähnlichen Kulturstufe, wie Europa sie im Mittelalter gehabt hat. Die Mandaraleute selbst waren ursprünglich wohl Heiden, sie besitzen aber lange nicht eine so alte Geschichte wie die Bewohner von Bornu, die auf eine 700jährige Kultur zurückblicken. Seit 200 Jahren stehen beide Völker in nahem Kontakt miteinander, was zur Folge gehabt hat, dafs sie jetzt die gleiche Kultur besitzen.

Der dritte selbständige mohammedanische Stamm bewohnt die Gebiete, die sich vom Tsâdsee, den Scharifluſs hinauf, bis in die Höhe von Mandara erstrecken und bildet dort die kleinen Staaten der Makary und Logone. Auch die Logonestämme haben seit zwei Jahrhunderten die islamitische Kultur angenommen und leben fast unter denselben Bedingungen wie die Bewohner von Bornu. Die Araber am Tsâdsee behaupten übrigens, dafs diese Logonestämme nichts weiter als Baghirmileute seien, die seiner Zeit nicht vom Westen her, sondern über den Schari eingewandert sind. Weiterhin kommt dann noch in Betracht jener Teil von Nord-Kamerun, welcher, gleich einem Triangel, südöstlich vom Tsâdsee in das französische Gebiet hineinreicht.

Das ganze Gebiet zwischen Schari und Logone bewohnen freie Heidenvölker. Oberleutnant Dominik, der dieses fast unbekannte Land zuerst besucht hat, berichtet, dafs es unfruchtbar und infolge der jahrelangen Sklavenjagden des Sultans Rabah fast entvölkert sei. Jedenfalls kommt das Logonegebiet für Deutschland wirtschaftlich kaum in Betracht. Unendlich wichtiger für uns ist derjenige Teil des alten Kaiserreiches Bornu, der zu Kamerun gehört und sich um den Tsâdsee erstreckt. Deutschland besitzt bekanntlich etwa 80 km von dem südlichen Ufer dieses merkwürdigen Binnenmeeres im Herzen von Afrika. An den Ufern des Tsâdsees sind überall Bornuleute sowie Araber (Schuar) ansässig; der Hauptverkehr bewegt sich um die jetzige Zentrale dieses Gebiets, um Dikoa, eine Stadt von etwa 30 000 Einwohnern. Nachdem vor 13 Jahren Kuka, die alte Residenz der Kaiser von Bornu, von dem Eroberer Rabah vollkommen zerstört worden war, hatte dieser seine Herrschaft völlig um Dikoa herum etabliert und Dikoa zur Hauptstadt des Landes erhoben. Rabah, ein Arabermischling, hatte sich s. Zt. mit einer Anzahl sudanesischer Soldaten von Zobeïr Pascha getrennt, als dieser sich aus der ägyptischen Äquatorialprovinz vor dem anrückenden Mahdi zurückzog. Rabah gelang es, das alte Bornureich allmählich vollkommen zu unterwerfen und sich ein eigenes gewaltiges Reich um den Tsâdsee zu gründen. Dieses riesige Gebiet erstreckte sich von den Grenzen des alten Mahdi-Staates am oberen Nil bis nach Sokoto und zum Congo und wurde im Norden von Wadai und der Sahara begrenzt.

Einst war Kuka, die alte Hauptstadt von Bornu, eine blühende Stadt, in welcher Handel und Gewerbe gediehen; heute ist es lediglich ein Trümmerhaufen, in welchem nur Schakale und wilde Hunde ihr Dasein fristen. Die Engländer, welche jetzt Kuka besitzen, bauen die Stadt aber wieder auf. An die Stelle von Kuka war später, unter Rabah, Dikoa getreten. Diese Stadt

liegt auf deutschem Gebiete, etwa 45 km vom Tsâdsee entfernt. Sie war 15 Jahre lang die Residenz des Rabah gewesen, der das ganze Land, das er wirklich in Besitz genommen hatte, auf jede Weise schützte und förderte und in vortrefflicher Kultur hielt. Das hat zur Folge gehabt, dafs Dikoa eine so grofse Bedeutung erlangt hat. Namentlich das auf der deutschen Seite des Tsâdsees gelegene Gebiet besitzt eine starke Bevölkerung von beträchtlicher Wohlhabenheit. Dikoa bildet jetzt die nördlichste Station von Kamerun und wird später, wenn die Eisenbahn bis dahin ausgebaut ist, zu grofser Blüte gelangen. Schon heute ist es eine Stadt mit breiten Strafsen und zweistöckigen Häusern und einer intelligenten arbeitsamen Bevölkerung. Seit alten Zeiten bekennen sich die Bewohner von Bornu und Adamaua zum Islam und stehen fast auf derselben Kulturstufe wie die Araber.

Geschichtlich sei noch erwähnt, dafs Rabah nach vielfachen Kämpfen mit den Franzosen im April 1900 seinen Tod auf dem Schlachtfelde fand. Man kann getrost Rabah den afrikanischen Napoléon nennen. Er war nicht nur ein tapferer Eroberer, sondern auch ein intelligenter Herrscher, der an Begabung die meisten eingeborenen Herrscher weit überragte. Seinem sehr begabten und tapferen Sohne Fad-el-Allah gelang es trotz aller Anstrengungen nicht mehr, das Reich seines Vaters zu behaupten. Er wurde von den Franzosen und Engländern hart bedrängt und fand, gleich seinem Vater tapfer fechtend, im Kampfe den Tod (23. April 1901).*)

Die ganze Zone von etwa 80 km am Tsâdsee bis ungefähr 150 km den Schari aufwärts und weiter bis 50 km südlich von Dikoa, also ein Gebiet von etwa 100 km Länge und 150 km Breite, ist aufserordentlich fruchtbar und wird nach Erbauung

*) Näheres hierüber enthält das treffliche Buch des Legationsrats Frhr. v. Oppenheim: Rabeh (Dietrich Reimer-Berlin).

der Tsâdsee-Eisenbahn zweifellos eine grofse wirtschaftliche Bedeutung für ganz Kamerun erlangen. Der Tsâdsee selbst liegt in einer gewaltigen Ebene; die ganze Zone um denselben ist Inundationsgebiet. Jener Landstrich wird sowohl vom Tsâdsee wie vom Schari aus regelmäfsig überschwemmt. Dabei nimmt der Boden natürlich eine grofse Menge von Feuchtigkeit auf, die dann von den heifsen Winden, welche aus der grofsen Wärmekammer Afrikas, der Sahara, kommen, allmählich wieder aufgesogen wird. Diese Kombination von Feuchtigkeit und Hitze hat aber dem ganzen Lande eine geradezu einzig dastehende Fruchtbarkeit verliehen. Überall wo das Land angebaut ist, gedeiht Mais, Durrha, Weizen und namentlich Baumwolle und Tabak. Die Baumwollproben, welche Oberleutnant Dominik vom Tsâdsee mitbrachte, sind von Sachverständigen als ausgezeichnet befunden worden. Das ganze grofse Gebiet ist jedenfalls im höchsten Mafse kulturfähig. Wenn erst die Kamerun-Eisenbahn bis nach Garua und darüber hinaus, zum Tsâdsee, gebaut und damit den Produkten des Landes die Möglichkeit des Absatzes nach der Küste gesichert ist, wird das reiche Land geradezu eine Kornkammer für ganz Afrika bilden. Es werden sich dann dort auch Baumwoll- und Tabakkulturen in grofser Ausdehnung anlegen lassen. Die Möglichkeit, ein reiches Land aufzuschliefsen, ist hier unbedingt in weit höherem Mafse vorhanden, als in irgend einem anderen Teil von Afrika, weil wir es mit einer dichten und überaus arbeitsamen Bevölkerung von ganz erheblicher Intelligenz zu tun haben. Jedenfalls steht fest, dafs in ganz Bornu jeder Mensch arbeitet und erwirbt.

Die Kultur von Bodenprodukten wird sich in erster Linie auf den Anbau von Baumwolle im grofsen erstrecken müssen. Gegenwärtig wird naturgemäfs nur so viel Baumwolle angebaut, wie die Weber im Lande selbst verarbeiten können. Die Handwerker von

Bornu sind sehr geschickt und kunstfertig. Die von ihnen angefertigten Gewänder werden über den ganzen Sudan, ja durch die Sahara bis nach Tripolis hin verbreitet und überall gern gekauft. Gelingt es, eine gröfsere Nachfrage nach Baumwolle zu schaffen, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dafs die ganze Bevölkerung grofse Baumwollkulturen anlegen wird. Jedenfalls besitzen die Bewohner von



Der Tsâdsee,
im Vordergrund Boot aus Schilfrohr mit Eingeborenem aus Ulugo.
(Aufnahme von Hauptmann Glauning.)

Bornu, die übrigens durchweg den arabisch-semitischen Typus aufweisen, grofsen Erwerbssinn. Wo man auch immer in Bornu hinkommt, findet man Leute, die Geld verdienen wollen, ganz im Gegensatz zu den Negern der Küste von Kamerun, die meist arbeitsscheu sind. Seit Jahrhunderten kursiert überall im Lande der Maria-Theresiataler. Die Bevölkerung ist an bares Geld gewöhnt und liebt Ersparnisse anzulegen und auf Ersparnisse hin zu arbeiten. Die Bevölkerung besitzt aber auch einen erheblichen Bildungsgrad.

Fast alle Bornuleute können arabisch lesen und schreiben, namentlich aber rechnen, — letzteres sogar in hohem Maſse! Man kann mit Fug und Recht behaupten, daſs mit den Bornuleuten ebensogut zu arbeiten ist, wie mit dem Durchschnitt unserer europäischen ländlichen Arbeiterbevölkerung. Die groſse Arbeitslust der Einwohner ist natürlich für die kulturelle Ausbeutung des Landes von auſserordentlicher Bedeutung. Liegen doch alle Schwierigkeiten, die sich bisher in Kamerun der Plantagenwirtschaft entgegenstellten, hauptsächlich auf dem Gebiet der Arbeiterfrage. In Bornu und im ganzen Tsâdseegebiet gibt es glücklicherweise keine arbeitsscheuen Elemente!

Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse aber auch in Mandara. Dieses Reich hat dieselben kulturellen Bedingungen wie Bornu und kann ebenfalls für den Baumwollbau in weitestem Maſse nutzbar gemacht werden. Der Reichtum des Landes beruht schon jetzt auf der ausgedehnten Weberei. Das ganze Makarygebiet mit der Hauptstadt Gulfei am Schari, ferner die mohammedanischen Logonestaaten mit Karnak und Kusseri sind in hoher Kultur und sehr volkreich. Dieses Gebiet bildet aber nicht nur ein bedeutendes Handelszentrum, sondern ist auch ein wesentlicher Teil des groſsen zentralafrikanischen Verkehrsgebietes. Der mohammedanische Westen Afrikas von Timbuktu, Kano, Sokoto nimmt seinen Weg nach Mekka, dem Ziele aller Gläubigen, durch deutsches Gebiet, nämlich durch Bornu, via Baghirmi und Wadai, nach Ägypten und weiter via Djiddé (Djeddah) zum Grabe des Propheten. Alle Pilger aus Zentral- bezw. Westafrika müssen somit auf ihrer Wallfahrt zu den Heiligen Stätten des Islams das deutsche Tsâdseegebiet passieren. Diese Tatsache ist natürlich für die wirtschaftliche Zukunft des deutschen Tsâdsee-Reiches von auſserordentlicher Bedeutung.

Aber auch die Länder der Heiden am oberen Logone sind sehr fruchtbar und sehr dicht bevölkert und zwar so dicht, wie man

das sonst nur noch in Bali, Bafut und Bamûm findet, wo unstreitig die bevölkertsten Gegenden Kameruns zu suchen sind. Die Heidenvölker am Logone, welche zum Musgustamme gehören, stehen aber auf einer niedrigen Kulturstufe. Sie sind durch die Natur ihres Landes, durch Sumpf- und Wasserläufe, geschützt vor der arabischen Invasion von Osten her, ferner vor den Bornueinfällen vom Norden und vor den Fullahs aus dem Westen. Diese Logonestämme bestehen aus kriegerischen, aber zunächst wohl noch sehr wenig zugänglichen Leuten. Ihr Widerstand würde sich aber wohl bald überwinden lassen, namentlich dann, wenn man die mohammedanischen Stämme an der Grenze des Logonegebietes deutscherseits unterstützte. Diese Stämme sind schon seit Jahren bemüht, die heidnischen Stämme in den Bereich ihrer eigenen Kultur zu bringen und sie zur Arbeit heranzuziehen. Dafs hierbei seitens der Fullahs vielfach gewaltsam vorgegangen wird, ist nicht zu bestreiten. So sehr man nun auch die Sklavenjagden an sich verurteilen mufs, die ja wirklich grofses Unheil anrichten, so wenig kann man doch Einwendungen erheben gegen die milde Form der Haussklaverei, welche überall in Adamaua und Bornu von altersher herrscht. Hier ist die sogenannte Sklaverei im Grunde genommen nichts weiter als ein gewisses „Hörigensystem“. Der Haussklave wird wie ein Mitglied der Familie behandelt, und jeder Besitzer von Sklaven ist bestrebt, seine Leute, die für ihn ja ein erhebliches Kapital bedeuten, in möglichst guter Kondition zu erhalten.

Überall in Adamaua und in Bornu wird Viehzucht getrieben. Es gibt grofse Herden schönsten Rindviehes im Lande und Herden von etwa 1000 Haupt in den Händen einzelner Besitzer sind durchaus keine Seltenheit. Das dort gezogene Vieh wird, wenn erst eine Eisenbahn bis in jene Gegenden geführt würde, einen vorzüglichen Ausfuhrartikel zur Küste abgeben.

Nach dem Congo und nach der englischen Nigerkolonie, wo der Urwald sich viel weiter ins Innere des Landes erstreckt als

in Kamerun und wo deshalb das Hinterland nicht so viehreich ist, würde ebenfalls ein grofses Absatzgebiet für Vieh aus Bornu und Adamaua zu finden sein. Gerade die Zufuhr von frischem Fleisch zur Küste wird aber überall am ganzen Golf von Guinea sehr angestrebt, weil in dem ungesunden Küstenklima eine gute Verpflegung der Europäer eine besondere Notwendigkeit ist. Unter allen Umständen sprechen alle Momente für die wirtschaftliche Erschliefsung von Nordkamerun. Fest steht, dafs wir dort nicht nur vortrefflichen Boden für alle tropischen Kulturen finden, sondern auch eine friedliche und arbeitsame Bevölkerung. Es sind also hier die bestmöglichsten Kulturbedingungen gegeben. Wie die Dinge heute liegen, wird ein grofser Teil von Adamaua von der englischen Niger-Company ausgebeutet. Diese Kompagnie treibt sehr intensiven Handel in unserem Gebiet. Alles was überhaupt an Produkten in Nord-Kamerun und speziell am oberen Benuë gewonnen wird, geht jetzt bedauerlicherweise stets nach Yola, also auf englisches Gebiet, weil die Möglichkeit eines direkten Verkehrs mit dem deutschen Handelsgebiet an der Küste von Kamerun noch nicht vorhanden ist. Der ganze Handel auf dem Benuë bis nach Garua hinein und oberhalb dieser Stadt wird heute von der englischen Kompagnie betrieben. Die Engländer haben unmittelbar an der Grenze von Kamerun, in Yola, ihre Hauptniederlassung, besitzen aber auch im deutschen Gebiet von Nordkamerun überall eigene Handelsagenten, die den Handel aus dem deutschen Gebiet ins eigene Land ziehen. Überaus bedauerlich ist es jedenfalls, dafs sich noch immer keine deutsche Handelsgesellschaft entschlossen hat, in dem aufblühenden Garua selbst eine Faktorei zu errichten. Solche würde gewifs grofsen Gewinn bringen. Bisher wird Garua und das ganze Gebiet des oberen Benuë lediglich von der englischen Niger-Company von Yola aus bearbeitet. Fast alle Produkte, die nach Yola gehen, stammen aber

aus dem deutschen Gebiete. Eine einzige deutsche Faktorei würde daher imstande sein, die englische Handelstätigkeit in Yola zugunsten von Garua geradezu lahmzulegen!

Wenn es auch aufserordentlich bedauerlich ist, dafs die Macht der Verhältnisse und vor allem die mangelnde Unternehmungslust des deutschen Handels, der leider immer noch kolonialen Unternehmungen sehr mifstrauisch gegenübersteht, bisher verhinderten, dafs in Garua sich deutsche Kaufleute niedergelassen haben, so mufs man noch froh sein, dafs wenigstens regierungsseitig durch die Errichtung einer grofsen Station der Anfang gemacht wurde, um Deutschlands Interessen in jenem Teile von Kamerun zu wahren.

Yola, das mit seiner Bannmeile eigentlich in deutschem Gebiet liegt, haben die Engländer seinerzeit sich vor Allem deshalb gesichert, um durch diese alte Residenz von Adamaua und deren natürlichen Einflufs das ganze Land selbst zu exploitieren. Es ist daher unbedingt notwendig zu versuchen, den Einflufs von Yola dadurch zu brechen, dafs man eine leistungsfähige Konkurrenz auf deutschem Gebiete in Garua baldigst ins Leben ruft! Der wesentlichste Faktor, welcher bisher die Gröfse von Yola ausgemacht hat, war übrigens der Emir Siberu von Yola. Ihm unterstanden alle kleineren Emire und Häuptlinge der Fullahs in Deutsch-Adamaua. Der Emir Siberu existiert aber heute nicht mehr. Er hatte sich seinerzeit verleiten lassen, sich den Engländern feindlich gegenüberzustellen und wurde von ihnen aus Yola vertrieben. Er trat darauf auf deutsches Gebiet über und griff auch unsere Leute an, wobei er in zwei grofsen Gefechten schliefslich geschlagen wurde. Im November 1902 wurde er wieder über die englische Grenze hinausgedrängt und dann später von Heiden ermordet. Jetzt residiert in Yola sein Bruder Bobo Amadu, der aber auch nicht annähernd den Einflufs Siberus besitzt! Wegen des Todes des bisherigen Emirs von Yola haben sich die kleineren Häuptlinge von Adamaua



Faktorei der Gesellschaft Nordwest-Kamerun bei Bali.
(Hauptmann Ramsay mit seinen Leuten.)

mehr oder weniger an die veränderte Lage gewöhnt und betrachten seitdem Garua an Stelle von Yola als die jetzige Residenz von Adamaua. Wenn erst künftig deutscher Handel und deutsche Faktoreien in Garua arbeiten, wird die Bedeutung, welche die Engländer früher dem Besitze Yolas beigemessen haben, allmählich hinfällig werden.

Dafs es notwendig ist, die Kamerun-Eisenbahn in möglichst kurzer Zeit mindestens bis nach Garua gehen zu lassen, um das Land endlich deutscherseits auszunutzen, unterliegt trotz der vorhandenen Konkurrenz des Benuë-Wasserweges, nach der Ansicht des Oberleutnants Dominik, der vor kurzem auf dem Benuë bis nach Lokodja gefahren ist und von dort, den Niger abwärts, ganz Northern und Southern Nigeria durchzogen hat, keinem Zweifel. In einem sehr interessanten Vortrage sagte Dominik am 13. Juni 1903 in einer Sitzung des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats zu Berlin darüber folgendes:

„Wir mögen die besten Verträge haben, welche die freie Schiffahrt auf dem Benuë gewährleisten, der Niger-Company wird es gleichwohl immer gelingen, einer deutschen Konkurrenz, die versucht, durch das englische Gebiet bis nach Adamaua vorzudringen, geradezu unüberwindliche Schwierigkeiten künftig zu bereiten. Dazu finden sich, namentlich in Zentralafrika, sehr viel Mittel und Wege. Bei der Besorgnis, die heute in England vor der deutschen Konkurrenz leider besteht, wird auch die englische Kolonialverwaltung, wenn sie auch über die Innehaltung der freien Schiffahrt auf dem Niger und Benuë noch so loyal denkt, immer einem gegenteiligen Drängen der Niger-Company gegenüber mehr oder weniger nachgeben müssen.

Die Erbauung einer Eisenbahn mindestens bis Garua ist daher eine unabweisbare Notwendigkeit, wenn wir Adamaua und das reiche Tsâdseegebiet überhaupt wirtschaftlich ausbeuten wollen.

Jedenfalls müssen wir mit allen Kräften danach streben, zu jenem Gebiete Kameruns auch ein eigenes Tor zu erhalten. Eine wirklich sichere Strafse ist eben nur der Weg durch unsere eigene Kolonie, den uns niemand versperren kann. Und das ist der Bahnweg! Es ist daher meine feste Überzeugung, dafs, wenn die Kamerunkolonie überhaupt einmal deutscherseits wirklich ausgenutzt werden soll — und das mufs sie —, dann unbedingt eine deutsche Eisenbahn von der Küste von Kamerun bis mindestens nach Garua gebaut werden mufs! Wenn Sie das ermöglichen können, so werden Sie ein patriotisches Werk tun und ich glaube auch, dafs ein solches Unternehmen nicht nur einen hohen politischen Wert besitzt, sondern auch praktisch von höchstem Nutzen und gröfster Rentabilität sein würde!"

Diese Ansicht eines der besten Kenner von Kamerun, die Kamerun-Eisenbahn bis zum Tsâdsee zu führen, habe ich selbst schon seit Beginn meiner Tätigkeit für die Herstellung der Kamerun-Eisenbahn auf das Eifrigste verfochten! Wollen wir einen grofsen Teil des zentralafrikanischen und sudanesischen Handels, der heute auf den alten Karawanenstrafsen durch die Wüste nach Tripolis und nach Ägypten seinen Weg nimmt, auf deutsches Gebiet lenken, so ist es unbedingt notwendig, dafs wir mit der Eisenbahn möglichst weit ins Innere von Kamerun vordringen. Aber abgesehen hiervon rechtfertigt schon der natürliche Reichtum des deutschen Tsâdseereiches den Bau einer Eisenbahn dorthin.

Für die wirtschaftliche Erschliefsung der mohammedanischen Reiche am Tsâdsee ist Deutschlands Freundschaft mit der Türkei jedenfalls von höchstem Werte.

Der Einflufs, welchen Sultan Abdul Hamid Khan selbst auf die Mohammedaner der entferntesten Stämme von Zentral-Afrika besitzt, ist weit gröfser, als man im allgemeinen annimmt. Die

Sendboten des Kalifen sind in Afrika überall zu finden, von Tripolis bis zum Kap der Guten Hoffnung und vom Senegal bis zum Kap Guardafui.

Alle Fäden der islamitischen Propaganda laufen zweifellos in der Hand des Padischahs zusammen, dessen religiöse Autorität auch in Bornu und Adamaua, welche Reiche von jeher mit Tripolis



Kamele auf der Weide bei Dikoa.
(Aufnahme von Hauptmann Glauning.)

durch Karawanen in Verbindung standen, willig anerkannt wird. Der Kaiser der Osmanen ist aber ein treuer Freund Kaiser Wilhelms und des Deutschen Reiches. Diese Freundschaft dürfte in nicht zu ferner Zeit auch für Deutschlands Kulturwerk am Tsâdsee noch von grofsem Nutzen sein! Ich hatte Gelegenheit, mich bei einem neuerlichen Besuche in Konstantinopel durch Rücksprache mit mafsgebenden türkischen Staatsmännern davon zu überzeugen, dafs man im Kaiser-

lichen Palais zu Yildiz und auf der Hohen Pforte über die deutschen Bestrebungen in Kamerun gut informiert ist und dafs die Bemühungen zum Bau einer deutschen Eisenbahn zum Tsâdsee auch von Seiner Majestät dem Sultan mit lebhaftem Interesse verfolgt werden.

Die weitsichtige Orientpolitik, welche Kaiser Wilhelm seit langer Zeit befolgt, wird somit auch in Afrika reiche Früchte tragen.

XVI.

Bericht über die Tsâdsee-Expedition des Gouverneurs v. Puttkamer.

Bei dem aufserordentlichen Interesse, welches die im vorigen Kapitel erwähnte Reise des Gouverneurs v. Puttkamer verdient, erscheint es mir erforderlich, den amtlichen Bericht desselben im Wortlaute zu reproduzieren.*)

Herr v. Puttkamer berichtete über seine Expedition unter dem 26. September 1903 von Garua aus das Folgende:

Am 19. August 1903 verliefs ich an Bord des Regierungsdampfers „Herzogin Elisabeth" Duala und begab mich zunächst nach Old-Calabar, um dem „Acting High Commissioner" Herrn Probyn einen Besuch abzustatten. Am 22. bei Tagesanbruch ging ich wieder in See, Ankunft in Forcados (Burutu) erfolgte am 23. um 4 Uhr nachmittags. Zu meiner Freude fand ich hier den englischen Dampfer „Burutu" mit Leutnant Kramsta an Bord schon vor und erfuhr, dafs die mit „Irma Woermann" angekommene Expeditionsausrüstung bereits der Niger Company übergeben und nach Lokodja vorausgeschickt sei. Der französische Forscher Hauptmann Lenfant war hier vor 14 Tagen durchpassiert. Am 24. abends traf pünktlich nach Verabredung „Valiant" ein, ein stattlicher Heckraddampfer mit sechs Passagierkabinen auf dem Oberdeck, geführt von einem Marineoffizier (naval reserve) und einem englischen Ingenieur. Am

*) Vergl. Deutsches Kolonialblatt 1904, S. 80, 121, 186, 321.

25. wurde die Ladung, Gepäck usw. von „Herzogin Elisabeth" an „Valiant" übergeben; letzterer dampfte noch an demselben Abend nach Wari, dem Sitz des Divisional-Commissioners, um seine letzten Kohlen zu nehmen. Ich folgte am nächsten Morgen in Begleitung des Divisional-Commissioners Herrn James, der mich in Forcados im Namen der englischen Regierung empfangen hatte. Wari, als Buschfaktorei von Benin aus, vor etwa 14 Jahren gegründet, hat sich seither aufserordentlich verändert und besonders seit Aufhebung der Charter der „Royal Niger Company" einen so gewaltigen Aufschwung genommen, dafs es zum Hauptort der Western-Division von Southern-Nigeria geworden ist. Um 2 Uhr nachmittags dampfte „Herzogin Elisabeth" zurück nach Duala, „Valiant" mit der geschlossenen Expedition — aufser mir, Hauptmann Thierry, Oberleutnant Stieber, Leutnant Kramsta, Polizeimeister Brückner, Unteroffizier Dambrowski, Techniker Holstein, Köche, Waschleute, Dolmetscher, Diener, Ordonnanzen, und 15 Mann Begleitkommando — stromauf. Noch bei Tageslicht liefen wir bei Onia in den Hauptstrom ein, demselben Ort, bei dem ich vor 12 Jahren schon einmal, unter recht ungünstigen Verhältnissen, in den Niger eingefahren war.

Die nun folgende, etwas eintönige Flufsfahrt — bei dem hohen Wasserstande war von dem sonst dort wimmelnden Wilde aller Art fast nichts zu sehen — hatte nur wenige Unterbrechungen. Nach sehr guter Fahrt legte der „Valiant" schon am Sonntag den 30., nachmittags 4 Uhr, am Bollwerk in Lokodja an, womit der Haupthandelsplatz der Kolonie „Northern-Nigeria", der Zusammenflufs von Niger und Benuë, erreicht war. Verschiedene Dampfer der Regierung und der Niger-Company lagen hier und es herrschte reges Treiben. Lokodja hat sich seit meinem Besuch 1891 gewaltig verändert und wohl um das zwanzigfache vergröfsert; eine Dampferanlegebrücke, Maschinenwerkstatt, Europäerhäuser, Strafsen, ganz

neue Stadtviertel sind da entstanden, wo vor 12 Jahren ein Haufen elender Negerhütten, eine Wellblechfaktorei der Royal Niger-Company und zwei vergeblich gegen den hier bereits vorhandenen Islam kämpfende Missionen ein kümmerliches Dasein fristeten.

Am 1. September, nachmittags 4 Uhr, verliefsen wir Lokodja und dampften in den Benuë hinein, der sich nach Passieren eines engen Nebenarmes seeartig erweitert und von nun ab bis zum Schlufs diesen Charakter beibehält. Am 2. übernachteten wir bei Loko, einer grofsen Haussaniederlassung mit bedeutendem Handel (Baumwolle und Gummi). Am 3. begegneten wir dem Dampfer „Liberty“ der Niger-Company, der mit Ladung von Yola kam und nach Lokodja fuhr, um dort zu löschen und dann unsere Lasten einschliefslich eines Hauses für Garua nachzubringen. An Bord befanden sich Leutnant Nitschmann und Unteroffizier Brunow von der Kompagnie der Schutztruppe in Garua, beide auf dem Heimwege. Am 4. bewillkommnete mich in Ibi der Distriktsagent der Niger-Company Herr Langley. In den folgenden Tagen machten sich an den Ufern schon gröfsere Vieh- und Pferdeherden bemerklich. Am 8. machten wir vormittags 11 Uhr an der Landungsstelle in Yola fest, wo sofort mit Ausladen begonnen wurde, da „Valiant“ uns leider nur bis hierher bringen durfte. Hier in Yola hatten wir auf „Liberty“ zu warten, welche die ganze Expedition nach Garua bringen sollte. Der englische Resident Herr Gowers befand sich in Mubi bei der Grenzexpedition, von der wir durch seinen Vertreter Herrn Erskine gute Nachrichten erhielten. Am 9. erschien Herr Wallace mit Colonel Morland mit Dampfer „Sarota“, um Yola zu inspizieren und uns Lebewohl zu sagen. Am 10. empfing Wallace den zu Pferde von der Stadt herübergekommenen Emir von Yola, Bobo Amadu, Bruder und Nachfolger des berüchtigten Siberu; auch ich begrüfste den Emir an Bord der „Sarota“, welche am Mittag flufsaufwärts dampfte.

Die Expedition bezog nun ein Zeltlager neben dem Anwesen der Niger-Company und beschäftigte sich mit Umpacken, Ordnen und sonstigen Vorbereitungen. Schon während der vorhergehenden und auch der folgenden Tage gingen verschiedentliche sehr schwere Tornados nieder. Frische Milch und Fleisch waren reichlich vorhanden.

Am 14. traf „Liberty" ein, begleitet von dem kleinen Heckraddampfer „Yola", den Herr Watts vorsichtshalber mitgeschickt hatte. In der Tat konnte „Liberty" auch nicht alles nehmen, und mufste „Yola" den Rest unserer Sachen nach Garua bringen.

Am 15. morgens 5 Uhr verliefsen beide Dampfer Yola und langten am nächsten Nachmittag 4 Uhr vor Garua an, wo die berittene Truppe am Ufer in Parade stand und sich der Garnisonkommandant, Oberleutnant Sandrock, bei mir an Bord meldete. Sofort begann das Ausladen der Sachen, einschliefslich Baumaterial über 160 Tonnen; am 17. abends war alles an Land, und schlief ich, von der sengenden Hitze etwas angegriffen, die letzte Nacht an Bord.

Am 18. ritt ich morgens 7 Uhr mit Leutnant Kramsta auf sehr guten Stationspferden durch den Ort Garua nach der eine halbe Stunde vom Ufer entfernten Station, welche luftig und anscheinend gesund genug auf einem Hügel in leicht welligem Gelände liegt. Man hat einen freien Rundblick auf den Flufs und ferne Bergketten. Auf einem grofsen freien Platz vor dem Stationstor erwartete mich die Garnison in Paradestellung, 40 Reiter und 30 Mann zu Fufs (50 Mann sind abkommandiert zur Grenzexpedition) mit Oberleutnant Sandrock und Unteroffizier Handke sowie der Lamido Buba mit seinem Gefolge, sämtlich beritten. Nach Begrüfsung des Lamidos und Besichtigung der tadellos gehaltenen Truppe liefsen die Fullah-Reiter es sich nicht nehmen, mir noch ein Reiterspiel nach Art der arabischen Fantasia vorzuführen, worauf Alles entlassen



Jesco von Puttkamer

Kaiserlicher Gouverneur von Kamerun
und General-Konsul des Deutschen Reiches für die fremden Besitzungen
in West-Afrika.

Nach einer photographischen Aufnahme des Hofphotographen Erich Sellin, Berlin W.

wurde und ich mit den Europäern einen Rundgang durch die Station machte. Danach wurde Quartier bezogen. Am 19. fand die eigentliche Inspizierung der Station statt.

In den nächsten Tagen herrschte rege Tätigkeit, da alle auf dem Weitermarsch mitzunehmenden Lasten auszusuchen und einzuteilen waren; aufserdem Aussuchen der Pferde und Leute der Eskorte, Verpassen der neuen Sättel, des Zaumzeuges u. a. Während diese Arbeiten den mich begleitenden Herren oblagen, beschäftigte ich mich hauptsächlich schriftlich und orientierte mich über die Verhältnisse. Abends war fast regelmäfsig ein Tornado.

Auf den 25. waren sämtliche Lamidos von Adamaua zu einer grofsen Versammlung geladen. Die von Bubanjidda und Ngaúndere hatten ihr Erscheinen angemeldet, ein tatsächliches Zeichen für den hohen Einflufs der deutschen Regierung in Adamaua. Von Dikoa und Banjo traf Post ein. Die Strafsen gelten als absolut sicher, abgesehen von einzelnen Heidenstämmen in den Bergen.

Die Station Garua ist praktisch und bequem angelegt. Innerhalb der Umfassungsmauer liegen die Wohnungen der einzelnen Europäer als gesonderte Gehöfte; die Soldaten, meist mit Familie, wohnen in räumlich getrennten Rundhütten. Die Ställe für die 64 zur Zeit vorhandenen Pferde sind ganz nach Art deutscher Schwadronsställe eingerichtet und in Beritte eingeteilt. Die Pferde sind in gutem Zustande; es wird zu Pferde und zu Fufs exerziert. Die Station besitzt eine Herde von etwa 600 Stück Rindvieh (500 Kühe, Buckelvieh), 300 Schafe, 100 Hühner; auf dem Hofe treiben Perlhühner und Kronenkraniche ihr Wesen. Ställe, Reit- und Exerzierplätze, Schiefsstand sind praktisch angelegt.

Am 23. und 24. ritten die Fullah-Fürsten von allen Seiten und Himmelsrichtungen in das Landstädtchen Garua ein, um sich auf meinen Ruf hin zu meiner Begrüfsung einzufinden. Nachdem wir einen morgens gleich nach 8 Uhr einsetzenden, sehr schweren und

bis Mittag andauernden Gewittersturm abgewartet hatten, fand um 4 Uhr nachmittags die feierliche Versammlung der Grofsen Adamauas statt.

Vor dem von mir bewohnten Stationshause zunächst unter dem Kommando des Oberleutnants Sandrock Aufmarsch und Paradeaufstellung der Garnison, rechts 32 Reiter mit Lanzen und schwarz-weifs-roten Lanzenflaggen, auf dem rechten Flügel der Standartenträger auf einem grofsen braunen Hengst, ein sehr stattlicher Anblick; links die Truppe zu Fufs. Auf dem freien Raum zwischen den beiden Truppenabteilungen die sämtlichen in der Steuerliste aufgeführten 68 Lamidos und Häuptlinge mit Ausnahme eines Erkrankten; in einiger Entfernung das sie begleitende Volk, mehrere Tausend.

Ich trat mit meinen Begleitern auf die Veranda hinaus, wobei militärische Honneurs erwiesen wurden; sodann erfolgte die Begrüfsung der Versammelten, welche sich erhoben und ihren Salam machten. Darauf lagerte sich alles nach mohammedanischer Sitte auf den Boden, wir nahmen auf Stühlen Platz, und ich hielt mit Benutzung von zwei Dolmetschern (Haussa und Fullah) eine längere Ansprache, den Häuptlingen für ihr vollzähliges und pünktliches Erscheinen dankend und sie über ihre Pflichten gegen die Regierung belehrend. Zum Schlufs wurden noch einige Gruppen und einzelne Lamidos besonders vorgerufen zur Besprechung schwebender Angelegenheiten, einige wegen besonderer Leistungen und Wohlverhaltens belobigt und beschenkt, Schutzbriefe und Flaggen verteilt. In einer Stunde war alles vorüber und die Lamidos in ihre Heimat entlassen. Ich habe die sichere Überzeugung gewonnen, dafs die Regierung bei ruhiger und gerechter Behandlung sich auf diese Leute fest verlassen kann und dafs Adamaua ohne jedes militärische Machtmittel dauernd in unserer Hand ist.

Nach der offiziellen Feier mischten wir uns noch unter die sich zerstreuende Menge, hörten die barbarischen Weisen der von Ngaúndere mitgenommenen Musik (etwa 12 den arabischen nachgeahmte Instrumente) und sagten einzelnen noch besonders Lebewohl.

Der Lamido von Marrua reitet voraus und besorgt die Etappenverpflegung für meine Heimreise. Pferde und Lastenverteilung nahmen die nächsten Tage in Anspruch, auf den 1. Oktober 1903 ist der Abmarsch angesetzt.

Am 30. September war die Marschkolonne wie folgt zusammengestellt: Spitze: berittene Führer und zwei Reiter des berittenen Begleitkommandos; dahinter ich, mit dem berittenen Begleitkommando von 20 Mann unter Leutnant Kramsta und farbigem Unteroffizier Atta, Dolmetscher und Ordonnanzen, ebenfalls zu Pferde. Sodann die Trägerkolonne, etwa 450 Mann mit Reserveträgern, unentgeltlich gestellt von den verschiedenen Fullaherrschern je nach Gröfse des Staates, geführt von Oberleutnant Stieber; bei letzterem an der Tête der Kolonne 2 Malams (arabische Schriftgelehrte), auch diese beritten. Ein Zug der 1. Kompagnie (Garua) zu Fufs ist als Aufsicht und zum Schutz zwischen die Träger verteilt, welche durchweg aufgeschlossen marschieren; zum Schlufs Polizeimeister Brückner (Victoria) mit Ordonnanzen, Handpferden und einem berittenen Hornisten.

Der Vorbeimarsch der ganzen Kolonne dauerte, wo er auch während der Reise ausprobiert wurde, nach der Uhr genau 15 Minuten, ein ganz hervorragendes Ergebnis guter Marschdisziplin. Bis Marrua wurde kein Träger verloren trotz einiger recht ermüdender Märsche (z. B. Ndokola-Songoia) und grofser Hitze.

Als vielleicht von Interesse für spätere Reisende bemerke ich noch, dafs ich durchweg folgende Abmarsch- und Marschzeiten beobachtet habe: $4^1/_2$ Uhr vormittags Signal zum Putzen, Futtern und Tränken der Pferde für die berittene Mannschaft; 5 Uhr vormittags

Aufstehen und Frühstück für Truppe zu Fufs, Träger usw.; $5^3/_4$ Uhr vormittags, spätestens 6 Uhr Abmarsch. Man gewinnt dabei die kühlen Morgenstunden, in denen die Leute am leistungsfähigsten und lustigsten marschieren, kommt bei Zeiten ins Quartier und vermeidet den Marsch in der Mittagsglut oder wenigstens in der noch schlimmeren Nachmittagshitze. Ich habe mit meiner kleinen Reiterschar, im ganzen etwa 30 Pferde, durchschnittlich das Marschtempo unserer heimischen Kavallerie durchgehalten, abwechselnd Schritt und Trab, auch wohl ein eingeschobener Galopp, je nach dem Gelände. Dabei haben sich Pferde und Leute vortrefflich befunden und wir das Quartier meist schon um 9 Uhr vormittags, spätestens gegen 11 Uhr vormittags, jedenfalls mehrere Stunden vor der Kolonne erreicht. Allerdings habe ich mir unter den 64 in Garua stehenden, gut gefutterten und trainierten Pferden die 30 besten ausgesucht. Natürlich geht die Reise an sich nicht schneller wegen der so sehr nötigen Rücksicht auf die einmal unvermeidlichen Träger, ohne die man Zelt, Bett, Proviant u. dgl. entbehrt, was nicht angängig ist; man hat nur die sehr grofse Annehmlichkeit des frühen Ankommens und kann mit Mufse alles für sofortige Unterbringung und Verpflegung der ermüdet eintreffenden Träger anordnen.

Über den Marsch von Garua nach Marrua kann ich mich im allgemeinen kurz fassen und mit Bezug auf Land und Leute auf die zutreffende Schilderung von Passarge verweisen, wenn man auch sehen wird, dafs sich hinsichtlich der Leute so manches seither recht durchgreifend geändert hat.

Um die Träger einzumarschieren, das wertvolle Pferdematerial zu schonen und Land und Leute gründlich ansehen zu können, habe ich in den ersten Tagen einige ganz kurze Märsche eingeschoben, die sich sehr bezahlt gemacht haben. Am ersten Morgen verzögert sich der Abmarsch einer neu zusammengestellten Kolonne

naturgemäfs stets etwas. Erst um 7 Uhr morgens am 1. Oktober 1903 brachen wir von Garua auf, die erste Stunde noch geleitet von Hauptmann Thierry und Lamido Buba, um am selben Vormittag unser Lager in Pitoa aufzuschlagen, aufs gastfreundlichste empfangen von dem alten Jaura Dschebake, Nachbar des Garuaherrschers. Er brachte uns am nächsten Tage nach seinem Farmdorf Jambatu, wo wir lagerten. Ein Fieberanfall, der mir seit Garua in den Gliedern steckte und der in Pitoa zum Ausbruch gekommen war, machte mir den ganz kurzen Marsch recht willkommen. Am 3. erreichten wir nach nur zweistündigem Ritt um 8 Uhr vormittags Malemsuto, wo der Jaura Hamansuto mit reichlicher Verpflegung auf schattigem, luftigem Lagerplatz unser harrte. Sonntag den 4. Oktober begrüfste mich der bekannte Jauro Mansuru von Bibene an seiner Landesgrenze; von Passarge noch als mächtiger König erwähnt, hat er inzwischen von seiner Herrlichkeit viel eingebüfst; immerhin begleitete ihn eine recht stattliche Anzahl Reiter in bunten Kleidern und Wattenpanzern. Um 8 Uhr vormittags lagerten wir in Jaringol, einem Farmdorf des Mansuru, der mich den ganzen Tag mit einer ohrenzerreifsenden Haussamusik feierte, deren Text unablässig der folgende war: „Man hat uns gesagt, der Gouverneur werde selbst dies Land besuchen, wir haben es nicht geglaubt, jetzt sehen wir ihn sitzen; der Weifse lügt nicht: Allah ist grofs.“

Am 5. Oktober ritten wir in Begleitung des Mansuru um 5¾ Uhr vormittags ab; halbwegs empfing uns Ardo Eloan von Golombe mit rot wattierten Reitern und brachte uns nach Passieren des verlassenen Dorfes Bofeluru schon um 8 Uhr vormittags auf den Lagerplatz Bom. Auch hier empfing uns Musik (Trommeln und Algaitara) und Lobgesang; der Text war diesmal: „Allah ist grofs; die Welt ist grofs; die Welt ist nicht für arme Leute, die Welt ist nur für reiche Leute; der Weifse hat viele Güter und ist sehr

reich, wir möchten wohl die Güter des Weifsen haben; Allah ist grofs."

Man sieht schon ein Hereinspielen der sozialen Frage in diese naiven und barbarischen Gesänge, deren Musik eines gewissen Rhythmus nicht entbehrt und an ägyptische Bauchtanzmusik lebhaft erinnert.

Am 6. begleitete uns Ardo Eloan mit seinen roten Reitern über hügeliges Gelände nach dem ganz romantisch in dem Bergpafs zwischen den Bergen (Hossere) Bororó und Lombel gelegenen Fulbe-Hirtendorf Uro Bororó, vor dem uns bereits der mit einer ausnehmend semitischen Gesichtsbildung begabte Ardo Lombel empfing. Nach kurzer Frühstücksrast wurde nach der merkwürdigen Araberniederlassung Sorauiel Balabara weiter getrabt, wo wir 9 Uhr 10 Minuten vormittags ankamen. Beide Orte sind durch Passarge vortrefflich beschrieben, ebenso wie das ganze Gelände mit Berg- und Bodenformationen. Wir lagerten mitten in dem ganz kleinen Dorf unter grofsen Ficusbäumen, umringt von ausgedehnten Durrhafeldern. Die Temperatur war bisher durchschnittlich + 22° C Minimum und + 33° C Maximum.

Am 7. verliessen wir $5^3/_4$ Uhr vormittags das Lager, passierten im flotten Trabe Heri, dessen Häuptling sich am Wege bei mir meldete, und trafen bei Jambutu den ziemlich bedeutenden Jauro Amadjada von Gidir, in dessen Begleitung (etwa 40 Reiter) wir schon um 9 Uhr vormittags einen sehr schönen schattigen und luftigen Lagerplatz am Mao Gidir erreichten. Hier hatten wir nachmittags das erste Gewitter seit Garua mit mäfsigem Regen, aber sehr willkommener Abkühlung. Der Text des Lobsängers und des Algaitarabläsers war hier: „Der Weifse ist in unser Land gekommen; der Weifse, dem dies ganze Land gehört, Allah ist grofs." Abends von 7 bis 9 Uhr blies ein starker Tornado mit viel Regen, der die Temperatur auf + 21° C abkühlte. Bei prachtvoller Vollmond-

beleuchtung genossen wir noch spät den willkommenen Wechsel des Wetters.

Am 8. ritten wir von 6¾ bis 7¾ in einer Stunde nach dem freundlichen kleinen Dorf Dangar am Mao Lue; dies galt als erster Ruhetag. Jauro Amagalda von Mao Lue empfing mich halbwegs mit viel Gefolge; er hatte sich auf dem Rückwege von Garua infolge eines Pferdeunfalls den Fufs schwer verletzt und war hoch erfreut, die halbärztliche Unterstützung Brückners geniefsen zu dürfen.

Am 9. ab 5¾ Uhr vormittags; Ritt trotz dorniger Akazien und sehr steinigen Geländes meist trabend, Ankunft in dem Heidendorf Matafal 7¾ Uhr. Hier hatten wir einen sehr eigenartigen Lagerplatz am Fufs eines ziemlich hohen, von grofsen Pavianen wimmelnden Granitberges, der von Passarge treffend beschrieben ist. Die wenig angesiedelten Fullahs taten ihr Bestes, um uns den Aufenthalt angenehm zu machen. Am Nachmittag brachte ein Gewitter mit wenig Regen Abkühlung; von + 32° C um 1 Uhr nachmittags sank das Thermometer um 4 Uhr nachmittags auf + 26° C.

Am 10. morgens 5¾ Uhr bei + 19° C Aufbruch. Am Mao Subul begrüfst mich der alte verdiente Fullahhäuptling von Ndokula mit einigen Reitern. Nach unbequemem Ritt über Stock und Stein erreichten wir um 8¾ Uhr vormittags das Dorf Ndokula am tief in Felsen eingeschnittenen Mao Lue. Auch hier urteilt Passarge sehr richtig. Die Lage dieser wie eine natürliche Felsenfestung gelegenen Fullah-Etappe, umringt von den feindlichen Heidenstämmen der Barawa, Lam, Usuel Kola usw., ist auch heute noch äufserst unsicher. Ganz kläglich meinte der alte Ortsvorsteher, die Heiden würden ihm wohl den Hals abgeschnitten haben, ehe ich wieder käme. Ich tröstete ihn so gut es ging und schenkte ihm zur besseren Verteidigung eine alte Schrotflinte nebst Patronen, da die Heiden, fast ebenso feige wie die Fullahs, schon beim Knallen von

Schiefsgewehren wegzulaufen pflegen in dem Glauben, es wären Weifse da. Ich werde mit diesen Heidenstämmen, welche den Weg nach Marrua für kleine Leute tatsächlich unsicher machen, durch die Garua-Compagnie demnächst aufräumen, was etwa 6 Wochen in Anspruch nehmen wird.

Am Sonntag den 11. ritt ich 5¾ Uhr vormittags bei + 18° C ab, im Morgentau geradezu fröstelnd. Unsere grofse Kolonne passierte selbstverständlich unangefochten den gefürchteten Hosseri Lulu in naher Entfernung, machte dann das bekannte Rechtsum nach Osten zu, rastete um 8½ Uhr an dem letzten Wasserloch im Akazienbusch und erreichte um 10 Uhr 10 Minuten das grofse Fullahdorf Songoia am Mao Bula, die erste Marruaansiedelung. Um Songoia so zeitig zu erreichen, hatten wir viel traben und galoppieren müssen, trotz sehr ungünstigen Geländes: Oberleutnant Stieber traf mit der Kolonne auch erst um 2 Uhr nachmittags ein, fast vier Stunden nach uns. Vorher schon meldete sich der Lamido Abdu-Rahman-Sudi von Marrua, der mit etwa 250 Reitern und grofser Musik zur Begrüfsung von seiner Hauptstadt schon Tags zuvor herübergekommen war. Er erhielt die erbetene Erlaubnis, gleich vorausreiten zu dürfen, um alles zum Empfang vorzubereiten.

Am 12. Aufbruch von Songoia 5¾ Uhr bei 17¾° C. Ein langer Trab über offenes sandiges, für Reiterei sehr geeignetes Gelände führte durch die Marruastadt Katual nach Miskin, wo grofser Reiterempfang durch den jungen, sehr gut aussehenden Häuptling stattfand, dann von Farm zu Farm um 10 Uhr vormittags nach Marrua hinein, an der Spitze der Lamido Sudi mit etwa 300 Reitern.

Marrua, die Hauptstadt des Sultanats gleichen Namens, zieht sich zu beiden Seiten eines Nebenarms des Tschanangaflusses in schier endloser Ausdehnung hin und hat wohl über 30 000 Ein-

wohner; es ist die volkreichste Stadt von Adamaua, während das Marruareich selbst verhältnismäfsig klein ist und aufser der Stadt Marrua als wichtigste Orte die sämtlich unfern der Hauptstadt liegenden Ortschaften Miskin, Kotual, Gasaua, Balasa, Bogo, Doldeo, Surguf Kóngola, Dargota usw. besitzt. Die innere Stadt von Marrua ist um den riesigen Marktplatz herum, besonders nach den Bergen zu, wo sich auch das Anwesen des Lamido befindet, eng und winklig gebaut, die einzelnen Kraale sind mit mannshohen Lehmmauern umgeben, die enge, glühend heifse Strafsen bilden. Diese innere Stadt wird auf allen Seiten von sehr zahlreichen Gehöften umschlossen, deren Häuser, ebenfalls in Lehmmauern, von Durrha- und Gemüsefeldern umgeben sind.

Vom Eintritt in die äufsere Stadt bis zum Markt ritten wir im Schritt über eine Stunde, eine weitere Stunde braucht man bis zum anderen Ende. Auf dem Marktplatz rangierte sich die Einholungskavalkade unter lärmender Musik in zwei langen Reihen, durch welche wir, der Lamido voran, hindurchpassierten. Vorbei an dem sehr schön unter einem riesigen Ficus am Ostende des Marktplatzes gelegenen, sauber mit einer Lehmmauer eingefafsten Grabe des im Anfange dieses Jahres hier meuchlerisch ermordeten Oberleutnants Graf Fugger, begaben wir uns in einen weitläufigen Höfekomplex, in dessen Mitte auf freiem Platz unter einem weitästigen Schattenbaum mein Zelt aufgeschlagen wurde. In den Höfen ringsum lagerten meine Begleiter sowie das Kommando mit Pferden. Infolge der Anhäufung von Vieh und Pferden in Marrua könnte man den Ort mit Recht als Fliegenstadt bezeichnen; derartige Mengen dieses in Massen so überaus lästigen Insekts habe ich noch nie erlebt. Trotzdem und trotz der innerhalb der Lehmmauern doppelt fühlbaren Hitze (mittags + 35° C) müssen wir hier notgedrungen eine Ruhepause von zwei Tagen machen, um Träger auszuwechseln, neue Pferde einzustellen u. dgl.

Abends empfing ich noch den Besuch des Lamido Abdu-Rahman-Sudi, mit dem ich Angelegenheiten der Expedition und des Landes besprach. Der Lamido versprach sehr bereitwillig, sechs gute Ersatzpferde für marode und gedrückte Tiere, sowie 400 neue Träger zu stellen. Er äufserte sich sehr befriedigt über die Wandlung der politischen Zustände, über seine lang erstrebte Unabhängigkeit von Yola, über das Aufblühen von Garua, betonte die Notwendigkeit einer grofsen Faktorei daselbst und bat zur Sicherung der grofsen und ungemein wichtigen Handelsstrafse Marrua—Garua um baldige Unterwerfung der räuberischen Heidenstämme (Arnani), besonders der Bárawa, Lam und Usuel. Ich beabsichtige, nach meiner Rückkehr dieser Bitte zu willfahren und die 1. Kompagnie (Garua) mit dieser Aufgabe zu betrauen.

Marrua ist einer der wichtigsten, jedenfalls der gröfste Handelsplatz des nördlichen Adamaua. Dieser Staat produziert als eigentliche Landeserzeugnisse Durrha jeder Art, Reis, Erdnüsse, Gemüse und Früchte, vor Allem grofse Mengen Baumwolle, neuerdings auch Guttapercha. Die Pferde- und Viehzucht ist berühmt. Meilenweit erstrecken sich die Felder, von breiten Reitwegen durchzogen, um die Stadt herum. Abends spät erschien noch ein Eilbote mit einem arabischen Brief des Sultans von Mandara aus Mora, dessen Inhalt nach Übersetzung meines Malam folgendermafsen lautete:

„Brief von Omaru, Lamido von Mandara.

(Siegel.)

Ich schreibe diesen Brief an den Gouverneur von Kamerun, den ich grüfse. Ich schreibe diesen Brief, denn der Gouverneur ist der Befehlshaber von allen Weifsen und Schwarzen in all' diesem Lande. Wer hier im Lande nicht gehorcht, den bestraft der Gouverneur. Der Gouverneur pafst auf Alles auf, er leidet nicht, dafs einer dem andern etwas nimmt. Ich sende diesen Brief in der Hoffnung, dafs der Gouverneur gesund ist und hoffe, dafs der

Gouverneur nicht zu stark unter der Sonne zu leiden hat. Wenn ich höre, dafs der Gouverneur ins Mandaraland kommt, will ich Boten zum Empfang schicken und für Alles sorgen. Alle Leute in Mandara wissen, dafs ihr Vater zu ihnen kommt."

Am selben Abend wurde der Bote mit einer entsprechenden Antwort, ebenfalls arabisch, entlassen.

Am 13. wurden Boten nach Garua mit Post abgefertigt, ebenso die bisherigen Träger unter berittener Bedeckung, welche der Lamido unentgeltlich stellte. Der Lamido von Mendif schickte eine Anzahl neuer Träger und einen arabischen Brief, in dem er um Schutz gegen seine Heiden bat und erhielt Antwort. Nachmittags 3 Uhr war + 35° C, abends 8 Uhr, nach Einsetzen einer kräftigen Brise, + 24° C.

Heut (14.) morgen fand um 7 Uhr eine kurze militärische Feier am Grabe des Grafen Fugger statt, die Truppe zu Fufs und zu Pferde in Paradeaufstellung mit Lanzen und Standarte. Sodann unternahm ich mit den Offizieren und der berittenen Abteilung einen Ritt durch die innere Stadt und besuchte hierbei den Lamido. Um 10 Uhr wurden die versprochenen Ersatzpferde vorgeführt, besichtigt und als vortrefflich angenommen, die neuen 400 Träger eingeteilt, notiert und die Lasten verteilt, so dafs Alles zum Aufbruch morgen früh fertig ist.

Am Morgen des 15. Oktober brach ich wie üblich um 5 Uhr 45 Min. von Marrua auf und marschierte, der neuen Träger wegen, an diesem Tage nur bis Köldewa, wo ich mit den Reitern schon um 7,45 a. m. eintraf. Das grofse Dorf, bewohnt von Fullah-Hirten, liegt schattenlos am Hange eines Granitberges; abends brachte ein Gewittersturm mit etwas Regen einige Abkühlung.

Am nächsten Tage führte uns ein gleicher Marsch nach Doba, dem Grenzort zwischen Mandara und Marrua. Der Grenzflufs war ausgetrocknet, doch ergab Graben von Wasserlöchern reichlich

gutes Trinkwasser. Wilde Tauben und Perlhühner bildeten hier eine willkommene Abwechslung in der Küche. Hier fand sich auch bereits eine aus 20 Reitern bestehende Gesandtschaft des Sultans von Mandara ein, um mich nach Mora zu geleiten. Führer derselben war ein Bruder des Häuptlings. Bei Doba sah ich zum erstenmal in der Nähe die in die Granitfelsen eingeklebten Heidendörfer, deren Bewohner, sich nur scheu nahend und zur Begrüfsung auf dem Bauche liegend, sich Erde auf den Kopf streuend, freundlich Verpflegung brachten.

Am nächsten Tage übernachteten wir in dem grofsen Farmdorf Meme und erreichten am 18. morgens $^{3}/_{4}$8 Uhr Mora, die Hauptstadt von Mandara, Residenz des Sultans Omar.

Vor der Stadt empfing mich Hauptmann Glauning, Führer der deutschen Yola-Tsâdsee-Grenzkommission, begleitet von der gesamten Mandara-Kavallerie, wohl etwa 250 Reiter mit Anhang, die auf einer weiten Ebene aufgestellt war, in welcher einst Rabah mit seinem Belagerungsheer gelagert hatte. Diese Ebene, sowie der Ort Mora, wird von einem klaren, schnell fliefsenden Gebirgsbach durchströmt. Unter dem Jubel des sich herandrängenden Volkes ritten wir in Mora ein und besuchten zunächst den an Muskelschwund schwer kranken Omar, dessen Vater Bokar bei der Zerstörung der ehemaligen Hauptstadt Dolu gefangen, von Rabah nach Dikoa geschleppt und daselbst gestorben war. Der Sultan selbst, damals Thronfolger, flüchtete mit seinen Getreuen in die Berge, unterwarf sich dem Eroberer nicht und ist stets unabhängig geblieben; er ist der einzige Fürst jener Gegenden, der niemals irgendwohin Tribut bezahlt hat.

Den folgenden Ruhetag benutzte ich zu einer längeren Besprechung mit Omar, der um Unterstützung gegen räuberische Heidenstämme bat und zu dienstlichen Verhandlungen mit Hauptmann Glauning, der mich von hier nach seinem nächsten Stand-

quartier Bama begleiten sollte. In den Mandarabergen soll sich Gold finden; auch Löwen und Straufse sollen vorkommen.

Am 20. Oktober marschierte ich bei + 17 C morgens früh um 5,45 a. m. ab und gelangte durch einförmiges Gelände, wesentlich Dornbusch, über Kolofata, Wudila, Massassa am 23. nach Bama an dem in seinem Kieselbett rasch dahinströmenden Flufs Djasaram, der auch jetzt in der Trockenzeit reichlich Wasser führt. Nachmittags hatten wir hier + 38 C, doch kühlte sich die Temperatur nach einem trockenen Gewitter in der Nacht auf + 20 C ab. Hier erwartete uns Oberarzt Dr. Fuchs, der das Lager für die deutsche Tsädsee-Grenzexpedition vorbereitete und uns von den in der Nähe triangulierenden Herren zu unserer Freude gute Nachrichten überbrachte.

Bama ist ein wichtiger Handelsplatz und grofser Ort mit ausgedehnten Farmen. Überall, wie auch im Marrua-Lande, findet sich in den Akazienwäldern jener von Barth erwähnte Ficus mit runden, fleischigen Blättern, der das früher hier offenbar unbekannte, jetzt in Mengen auf den Yolamarkt kommende Guttapercha liefert. Zahllose wilde Tauben sowie Antilopen und Wildschweine beleben den Wald, von gröfserem Wild habe ich nichts beobachten können.

Am 24. Abmarsch 6 a. m. Die Gegend ist unverändert, viel Farmen. Um 7,30 a. m. passierte ich im frischen Morgengalopp das Lager der englischen Grenzexpedition. Um 9 a. m. erreichte ich den Ort Jale, dessen Flufs sich durch grofse Mengen von Wildenten auszeichnet. Leutnant Kramsta schofs hier mit 2 Schufs 9 Enten, die sich als sehr wohlschmeckend erwiesen. Nach einem Nachtlager am Komadugu traf ich am Morgen des 26. in Gana ein, wo mich der Führer der in Dikoa stationierten Kompagnie, Oberleutnant Strümpell, und Oberarzt Dr. Krawietz begrüfsten. Auch Sultan Sanda von Dikoa erschien mit grofsem Gefolge zur Begrüfsung.

Am 27. Oktober 1903 führte uns schon früh ein flotter Ritt über ausgedehnte Grasebenen, die in der Hochwasserzeit überschwemmt sind, auf einen freien Platz vor Dikoa, auf dem die Kompagnie unter Oberleutnant Strümpell und die Truppen Sandas in Parade aufgestellt waren. Sanda ritt mir entgegen, und ich ritt mit ihm die Fronten ab. Es mochten wohl an 600 Reiter und 2000 Mann



Der alte Palast von Rabah (jetzt Eingang zur Station Dikoa).
(Aufnahme von Hauptmann Glauning.)

Fufsvolk sein; die Einzugskolonne war wenigstens 5 Kilometer lang. Recht malerisch machten sich die farbenprächtigen Gewänder und Pferdedecken der Bornu-Reiter auf dem grünen Rasen.

Nach Abnahme der Parade zogen wir in die Stadt ein; voran Sultan Sanda mit seiner Leibwache und Musik, sodann ich mit meinen Reitern und den berittenen Offizieren, dahinter unsere Fufstruppe, endlich das unabsehbare Kriegsheer von Bornu. Es ging

durch einen grofsen Teil der Stadt hindurch am Grabe Behaglis und am Schädel Fad-el-Allahs vorbei zum alten Rabah-Palast, wo das Quartier der Kompagnie und auch mein Unterkommen war.

Hier fand auf einem grofsen freien Platz unter dem Gejubel einer vieltausendköpfigen Menge ein Vorbeimarsch des Zuges statt, hernach Vorstellung sämtlicher Grofsen des Landes und der Heerführer mit Gefolge. Sanda versäumte nicht, mir seine uralte, von ihm hochgeehrte Mutter vorzustellen. Um 9 Uhr war alles vorüber, und wir bezogen unsere Quartiere in den hohen, luftigen Räumen der Rabah-Burg.

Dikoa weist noch viel Ruinen auf von der französischen Erstürmung her, wird aber wieder aufgebaut und vergröfsert sich täglich. Sultan Sanda gilt im Lande unbestritten als der echte Thronerbe und Dikoa als die echte Residenz.

Die Rabah-Burg ist ein riesiger Komplex von Gebäuden, die von Maurern aus Luftziegeln nach ägyptischer Art aufgeführt und heute leider teilweise verfallen sind. Eine hohe massive Mauer umschliefst das Ganze; die lange Front mit dem Eingangskastell, auf dem die deutsche Flagge weht und in dem die Wache liegt, macht einen würdigen Eindruck. Innerhalb liegen die Kompagnie Schutztruppe mit Zubehör und sonstige Absteigequartiere für Europäer. Jeder Weifse hat ein eigenes Anwesen. Straufse, Gazellen, Schakale und anderes tummeln sich auf den freien Plätzen umher.

Meine Wohnung, Rabahs eigenes Haus, ist besonders gut gebaut und enthält aufser drei grofsen Räumen zur ebenen Erde noch ein halb fertiges Obergeschofs, zu dem eine massive Treppe hinaufführt. Der Blick von dem flachen Dache über die ausgedehnte Stadt hat besonders bei Mondschein einen ganz eigenen Reiz.

Am 28. nachmittags besuchte mich Sanda und brachte seine Geschenke: 2 Pferde, 1 Antilope, 1 Straufs, Vieh, Butter, Honig und anderes. Gegen Abend stattete mir, während ich auf einem

Spaziergang auf dem Markt abwesend war, der in der Nähe von Dikoa lagernde Oberst Jackson, Führer der englischen Grenzkommission, mit Kapitän Mc Carthy-Morrogh einen Besuch ab, was ich mit einer Einladung zum Diner am nächsten Tage beantwortete.

Am 29. Oktober, nach Erledigung verschiedener Dienstgeschäfte, ritt ich nachmittags 4 Uhr mit Eskorte in Gala zu Sanda, um seinen Besuch zu erwidern. Er empfing mich stehend vor dem innersten Gemach seines geräumigen Palastes in Mitte seiner Hauptführer.

Von Sanda begab ich mich zum Gegenbesuch zu Oberst Jackson, der inzwischen in der ihm von mir überwiesenen Wohnung eingetroffen war. Am Abend fand bei mir Diner statt mit den englischen Gästen und unseren Offizieren. Bei Mondlicht und Kerzenschein, Grammophonmusik und Reden verbrachten wir einen sehr anregenden Abend.

Im Lauf des Nachmittags meldete Sultan Djagara von Gulfei seine Ankunft auf den morgigen Tag an.

Am 30. Oktober marschierten die Engländer ab, um sich mit ihrer Hauptkolonne bei Bama zu vereinigen. Von 9 bis 11 Uhr Parade und Reiterspiele der Bornuleute, bei denen sich Sanda selbst und sein Hauptführer und mein treuer, sehr brauchbarer Begleiter durch ganz Bornu, Ibrahim, hervortaten. Während der Spiele ritt Djagara von Gulfei in die Stadt ein mit etwa 500 Reitern und erhielt die durch Gesandte erbetene Erlaubnis, sich sogleich vorzustellen. Es gab nun auf dem grofsen, in Staub eingehüllten Platz ein fast lebensgefährliches Gedränge, Bornu- und Makarireiter jagten bunt durcheinander, und unter lautem Jubel von beiden Seiten bewog ich die beiden sich bislang feindlich gesinnten Herrscher, sich die Hände zu schütteln und Djagara, die angebotene Gastfreundschaft Sandas für die Nacht anzunehmen. Nach der Parade empfing ich die hier ansässigen, sehr hellfarbigen türkisch-arabischen Händler aus Tripolis, denen auf ihre Bitte ein deutsch und arabisch abgefafster

Schutz- und Geleitbrief für Heimreise und Rückkehr gegeben wurde. Sodann empfing ich Djagara mit Gefolge, der seine Geschenke und den schuldigen Tribut überbrachte. Er lieferte im Ganzen ab 5 Pferde, 34 Stück Rinder von hervorragender Qualität, 60 Schafe und Ziegen, Löwen- und Leopardenfelle, eine zahme Antilope usw. Djagara ist ein über 6 Fufs langer, energisch dreinblickender,



Paradeaufstellung der Bornu-Reiterei und des Fufsvolkes bei Dikoa.
(Aufnahme von Hauptmann Glauning.)

gut aussehender junger Häuptling, vielleicht 35 Jahre alt, der sich in seiner tscherkessenähnlichen Tracht sehr malerisch ausnimmt, entschieden ein brauchbarer Freund und ein nicht zu unterschätzender Gegner.

Am 31. Oktober ritt Djagara mit seinen Reitern unter grofsem Getöse ab. Der Tag wurde von mir im Wesentlichen durch Vorbereitungen zur Weiterreise ausgefüllt. Als Merkwürdigkeit mufs

ich noch anführen, dafs wir am 30. Oktober morgens 5 Uhr als Minimaltemperatur + 16° C hatten, nachmittags + 39° C.

Das Zusammentreffen verschiedener Umstände veranlafste mich am 1. November, meinen ursprünglichen Reiseplan wesentlich zu ändern. Einmal meldete Leutnant Schipper aus Karnak-Logone authentisch, dafs der Weg von dort nach Marrua zurzeit wegen Hochwassers unpassierbar sei und bestätigte damit die mehrfachen Angaben der Eingeborenen, dafs man auch den ganzen November über von Karnak-Logone bis in die Nähe von Marrua (etwa Balda) nur in Canoës verkehren könne. Ich hätte also von Kusseri bezw. Karnak aus wieder nach Dikoa zurück marschieren müssen und war damit auf ganz denselben Rückweg angewiesen. Sodann erschienen am 31. Oktober abends Gesandte des Sultans Mohammed von Karnak-Logone, die das Eintreffen dieses Herrschers auf den 1. November anmeldeten. Ein Besuch in Gulfei und Karnak war damit überflüssig und hätte nur unnütz Zeit und Geld gekostet. Jedes Reisen südlich der Karnak—Marrua-Route zu Pferde und zu Fufs ist noch auf 4 Wochen hin ausgeschlossen. Ich entschlofs mich daher, auf die geplante Weiterreise zu verzichten und von hier aus den Rückmarsch anzutreten.

Sehr merkwürdig ist der Unterschied im Wasserstande zwischen den von mir durchreisten Gebieten an der englischen Grenze und der Logone-Schari-Gegend. Während auf dem ersteren Wege Alles trocken ist, ja fast schon Wassermangel herrscht, hat der Tsâdsee, an den man wegen der meilenweiten Überschwemmungen jetzt von hier aus gar nicht heran kann, ungefähr seinen höchsten Wasserstand und das ganze Schari-Logone-Becken steht ebenfalls unter Wasser.*)

*) Unlängst war die Rede davon, dafs der Tsâdsee im Verschwinden durch Austrocknung begriffen sei. Wie unbegründet diese Behauptung ist, ergibt sich am besten durch die Feststellung, dafs der Tsâdsee, dessen Gröfse allerdings stark variiert, noch im Oktober 1903 seinen höchsten Wasserstand hatte.

Am 2. November zog Sultan Mohammed von Karnak-Logone mit grofsem Gefolge in Dikoa ein und wurde von mir nachmittags empfangen sowie dem Sultan Sanda noch eine Abschiedsaudienz gewährt.

Am 3. trat ich die Rückreise an, noch eine weite Strecke begleitet von Dikoa- und Logone-Reitern. Die Verhältnisse veranlafsten mich, den gleichen Weg zu wählen; einmal lag mir daran, Mandara und Marrua noch einmal zu besuchen, sodann wollte ich den von der deutsch-englischen Grenzexpeditien ausgesogenen Weg über Madagali-Mubi vermeiden. Die Reise verlief ohne Zwischenfall, die Distanzen wurden mit den gut einmarschierten Trägern und den trainierten Pferden noch schneller zurückgelegt als auf dem Hinmarsch, so dafs ich z. B. den allerlängsten Marsch der ganzen Strecke von Songoia nach Ndokula in 4 Stunden, und von Pitoa nach Garua in 1 Stunde 40 Minuten geritten bin. Pferde und Leute waren während der ganzen Reise in ausgezeichnetem Zustande.

Am 6. traf ich in Bama mit der gesamten deutschen Grenzexpedition nochmals zusammen, was durch ein gemeinschaftliches Diner gefeiert wurde.

Am 7. war kurz vor unserem Aufbruche die Temperatur auf + 13° C gefallen, gegen die + 37° C des vorigen Nachmittags empfindlich kalt. Dies war jetzt die Regel bis einen Tagemarsch vor Garua.

Am 14. passierte ich Marrua, machte in Songoia einen Ruhetag und traf am 26. November morgens 6,45 in Garua ein, wo ich die lang entbehrte Post aus Deutschland vorfand.

In Garua hatte Hauptmann Thierry inzwischen das mitgebrachte Asbesthaus aufgebaut und so weit fertiggestellt, dafs ich mit Leutnant Kramsta in demselben wohnen konnte. Die nächsten Tage vergingen mit Besichtigung der neuen Residentureinrichtungen und Packen. Da der niedrige Wasserstand Dampferverkehr nicht mehr zuliefs, mufste die Rückreise mit Canoës und Stahlbooten ge-

macht werden, die von Yola bestellt wurden. Auch für ganz flache Dampfer ist der Benuë von Ibi an nur in der Zeit von Juli bis September schiffbar.

Am 30. November marschierte die bisher hier garnisonierende Kompagnie, welche in dem friedlichen Adamaua nicht mehr erforderlich ist, mit Oberleutnant Sandrock und Assistenzarzt Dr. Hefsler nach dem Schari ab, um dort nach Weisung des Residenten die Grenze zu besetzen.

Am 1. Dezember traf ein sehr bequemes, mit Dach und allem Nötigen versehenes Stahlboot des Britischen Residenten zu Yola nebst mehreren Canoës ein. Nach einem feierlichen Abschied von Lamido Buba und seinem Volk — ich fuhr zum erstenmal im Dogcart von der Residentur nach der Landungsstelle — wurde am 3. die langwierige Talfahrt angetreten. Dank den überall zutage getretenen Sandbänken war mehr Wild zu sehen als beim Heraufkommen, viel Wasservögel, besonders sehr wohlschmeckende Enten, ferner Affen, Flufspferde und zahllose Krokodile.

Sonnabend den 5. landeten wir abends 5 Uhr am Yolastrand und fanden gastfreie Aufnahme bei dem Agenten der Niger-Company Herrn Campbell. Am folgenden Tage wechselte ich Besuche mit dem Britischen Residenten, Herrn Gowers, und dem Compagniechef Captain Baker.

Am 11. konnte endlich die Reise in zwei Stahlbooten und fünf grofsen Canoës fortgesetzt werden; in einem Stahlboot safsen Kramsta und ich mit persönlicher Bedienung, im zweiten Polizeimeister Brückner und die Köche, in einem grofsen Canoë zwei Hengste aus Garua, welche mich bis Dikoa und zurück getragen hatten und schliefslich tadellos in Buëa angekommen sind. Der Rest nahm das Gepäck auf.

Die Flufsfahrt bot nichts Bemerkenswertes. Am 19. war Rast in Ibi, wo mich der Britische Resident, Kapitän Ructon, und der Agent der Niger-Company, Herr Langley, sehr liebenswürdig aufnahmen.

Am 27. kamen wir in Lokodja an, wo wieder ein feierlicher Empfang stattfand. Ich hatte mehrere eingehende Gespräche mit dem Acting High-Commissioner Herrn Wallace. Am 30. Abfahrt mit meiner ganzen Expedition mit dem Dampfer „Empire“ der Regierung von Northern-Nigeria, der uns am 1. Januar 1904 glücklich nach Burutu brachte, wo die Yacht „Herzogin Elisabeth“ mich bereits erwartete. Überladen von Pferden und Gepäck sowie Fahrt bis Forcados nahmen den 2. Januar in Anspruch; am 3. über die Barre in See, wo uns der stärkste Tornado begrüfste, den ich je erlebt; See und Wind (Stärke 9 bis 10) heulten wie im Winter in der Nordsee, dazu ein vollkommener Wolkenbruch. Die Yacht machte sich brillant und ankerte am 5. morgens früh bei klarem Wetter im Hafen von Duala. Nach Erledigung von Dienstgeschäften traf ich dann am 12. Januar 1904 wohlbehalten in Buëa wieder ein.

Was die Geschichte des nördlichen Teils des Schutzgebietes anlangt, so gilt heut noch Alles, was hierüber Passarge in seinem Reisewerk berichtet. Passarge schliefst ja allerdings mit Rabah als Machthaber und Eroberer ab, denn er ist 1893/94 gereist. Über Rabah und das Schicksal seines Reiches berichten Oppenheim: „Rabah“ und Gentil: „La Chute de l'Empire de Rabah“. Das seither wichtigste politische Ereignis war die Vertreibung des Emirs Siberu von Yola durch die Engländer.

Nach Siberus Vertreibung, seiner endgültigen Besiegung durch Dominik, Bülow und Radtke bei Miskin-Marrua im deutschen Gebiet und schliefslichen Ermordung durch Heidenstämme aus der englischen Nachbar-Kolonie, ist eine radikale Änderung eingetreten. Siberu war gewalttätig, unabhängig und gefürchtet; seine Vasallenfürsten, auch aus deutschem Gebiet, zahlten ihm Tribut. Das hat nun aufgehört. Sein Nachfolger, von den Engländern eingesetzt, besitzt kein legitimes Ansehen und ist lediglich Puppe in der Hand der Regierung

von Northern-Nigeria. Sämtliche Adamauaherrscher, 64 an Zahl, wie sie sich bei mir in Garua meldeten, sind und fühlen sich seither selbständig und nur mehr dem Deutschen Residenten verantwortlich, dem sie sehr willig einen mäfsigen Tribut zahlen. Die Sklavenjagden haben aufgehört und Elfenbein kommt nicht mehr auf den Yolamarkt, da es nördlich vom Benuë mit Aus-



Lamido Hamanadji von Madagali mit Reitertruppe, im Hintergrunde der Mildoberg.
(Aufnahme von Hauptmann Glauning.)

nahme einiger abseits liegender Landstriche kaum Elefanten mehr gibt.

Die gröfsten und bedeutendsten der nun selbständigen Herrscher im Lande Adamaua sind: die Lamidos von Marrua, Madagali, Garua (unter dem sehr intelligenten Lamido Buba, einem schönen, 6 Fufs grofsen Fullah von edlem Typ), Bebene, Binder, Gidir, Mendif, Bubanjidda, Ngaúndere. Sie alle mit ihren vielen kleineren, wenn auch unabhängigen Nachbarn unterstehen dem

Residenten in Garua. Tibati gehört wegen der ständigen Unruhen daselbst zum Militärbezirk Banjo, ebenso vorläufig noch Gaschaka und Kontscha; doch wird auch dieses Provisorium bald eine Änderung erfahren können. Eine Verwaltung wird nicht ausgeübt; der Resident ist lediglich Schiedsrichter und Ratgeber, schreibt die Steuern aus und vereinnahmt dieselben.

Überall im Lande herrscht reger Verkehr und finden je nach Gröfse und Lage der Orte Märkte statt.

Über Produktion, Handelsartikel, soziale und politische Verhältnisse, Religion und Sitten läfst sich den Ausführungen Passarges kaum etwas hinzufügen, nur hat sich eben seither Manches verändert. Die Sklavenjagden haben aufgehört und damit ist der Entvölkerung ein Ziel gesetzt. Die Stärkung der Macht der einzelnen Herrscher ist eine der wichtigsten Aufgaben der Residenturen, denn nur so kann man das Land durch seine eigenen Machthaber und ohne grofse militärische Machtmittel regieren und nutzbar machen. Da wo Fullahherrschaft etabliert ist und unter deutscher Oberherrschaft steht, wird von irgendwelchem Eingreifen der Militärtruppe fürderhin nicht mehr die Rede sein können. Es wird sich vielmehr in friedlicher Entwicklung das Land allmählich heben und an Reichtum und Bevölkerung zunehmen und wachsen.

An dieser Entwicklung werden auch die eingesprengten Heidenstämme, so die berüchtigten Lam, Usuel, Barawa und andere an der Strafse Garua—Marrua Nichts ändern. Sie werden sich allmählich fügen oder schliefslich der Gewalt weichen. Es hat mit diesen heidnischen Räubern eine eigene Bewandtnis. Es sind teilweise grofse und volkreiche Stämme, welche einst die jetzt von den Fullahstaaten okkupierten Ebenen und Täler bewohnten und Ackerbau, Pferde- und Viehzucht betrieben und meistens auch jetzt noch betreiben. Sie wurden von den Fullaheroberern bekriegt, durch Sklavenjagden dezimiert und schliefslich überall in die den berittenen Fullah un-

zugänglichen Berge getrieben. Dort sitzen sie nun und rächen sich an den Eroberern durch gelegentliche Raubzüge und Raubanfälle auf schwache Karawanen und vereinzelte Reisende. Besonders kleine, Esel treibende Haussazüge haben unter ihnen zu leiden. Indessen auch diesen Heidenstämmen, welche einen nicht unerheblichen nationalökonomischen Wert darstellen, kann man friedlich beikommen, wenn Verständnis und Geduld vorwalten. So arbeiten die Tengelinheiden bereits bei der Residentur Garua, und die zahlreichen Duru, welche noch im vorigen Jahre die Expedition Bauer bedrohten, haben durch wiederholte Gesandtschaften ihre Botmäfsigkeit angezeigt. Sobald die Heiden überzeugt sind, dafs sie Recht und Schutz gegen die Fullah finden, werden sie ohne Zweifel sehr leicht zu behandeln sein, und in ihnen steckt das Arbeitermaterial und die ganze Arbeitskraft des Landes, denn der Haussa handelt nur und der Fullah arbeitet nie, unter keinen Umständen. Den Gegensatz zwischen Fullah und Heiden zu überbrücken, ist eine der vornehmsten Aufgaben des Residenten von Adamaua.

Ganz ähnlich wie in Adamaua liegen die Verhältnisse in dem romantischen Bergsultanat Mandara, an dessen tapferem Widerstand, trotz Zerstörung der Hauptstadt Dolu und Gefangennahme des alten Sultans, sich Rabahs Macht zuerst brach. Vor den Toren der landschaftlich wie militärisch prachtvoll gelegenen jetzigen Hauptstadt Mora dehnt sich eine weite Ebene aus, auf welcher Rabahs Heer monatelang vergeblich gelagert und die Stadt bestürmt hat. Die in Marrua schon recht beträchtlichen Baumwollenfelder nehmen in Mandara, besonders bei der Farmstadt Meme, aufserordentliche Dimensionen an, auch wird hier vorzüglicher Weizen gebaut und die Milch besonders sauber und vorsichtig zubereitet.

Deutsch-Bornu mit der Hauptstadt Dikoa hat ähnliche Einrichtungen und Gebräuche wie die Fullahstaaten. Die Eingeborenen

(Kanuri) haben sich stark mit Arabern vermischt, und diese Mischung gibt heute die herrschende Kaste ab. Es finden sich aber auch Fullahs und Haussas. Der Reichtum an Pferden ist übrigens nicht annähernd so grofs als in Adamaua. Sultan Sanda, der Herrscher von Deutsch-Bornu, ist zweifelslos der legitime Herr des gesamten Landes. Seine ständige Residenz ist Dikoa.



Panzer-Reiter des Lamido von Madagali in ihrer charakteristischen Tracht, im Hintergrunde der Mildoberg.
(Aufnahme von Hauptmann Glauning.)

Die beschriebenen drei Landgebiete bilden mit den Ländern auf dem westlichen Schariufer: Gulfei, Kusseri, Karnak-Logone, und dem ausgedehnten und reichen Musgugebiet zwischen Schari und Logone, den nördlichen Teil unserer Kolonie. Produktion, Handel, Religion, Sitten sind ungefähr die gleichen wie in Nord-Adamaua. Wo die Heidenstämme den Islam noch nicht angenommen

haben, ahmen sie doch mit Vorliebe Sitten und Gebräuche, besonders auch die Tracht der Mohammedaner nach. Das Land ist überall sehr fruchtbar, der Ackerbau (Baumwolle, Mais, Durrha, Bohnen, Kürbisse u. a.) lohnend. Etwaige Bodenschätze der noch völlig unbekannten Gebirgszüge harren noch der Aufsuchung und Erschliefsung. Die grofsen Märkte sichern einer Handelsfaktorei in Garua und wohl auch in Dikoa reichen Gewinn. Der Umsatz in barem Gelde ist schon jetzt nicht unbedeutend.

Der Hauptwert des ganzen Landes steckt aber in seinen zahllosen, stellenweise nach Tausenden zählenden Viehherden und in seiner besonders in Madagali und Marrua blühenden Pferdezucht. Wenn es gelingt, regelmäfsige Vieh-Transporte zur Küste zu bringen und dort zu verkaufen, so wird damit eine erhebliche Einnahme erzielt werden, welche im Verein mit den von den Staaten gezahlten jährlichen Abgaben die Kosten der beiden Residenturen reichlich decken würde. Es steht zu hoffen, dafs die Lösung dieser auch vom Standpunkt der Versorgung der Küsten-Europäer mit frischem Fleisch so überaus wichtigen Frage von den Herren Thierry, Dominik und Dr. Diesing bald herbeigeführt werden wird.

Die sämtlichen durchaus vernünftigen und berechtigten Wünsche, denen Passarge in seinem Kapitel „Kamerun als deutsche Kolonie“ Ausdruck verleiht, sind seither erfüllt. Der Zwischenhandel, soweit er schädlich war, ist überall durchbrochen, die Haussahändler sind bereits an der Küste tätig, die Sklavenjagden wurden abgeschafft, die Wege sind gebessert worden und besiedelt, sowie Raststationen angelegt. Der Emir von Yola existiert für die Deutschen Fullahstaaten nicht mehr, die für ihre Unabhängigkeit gern ihre Abgabe an die Regierung zahlen.

Die Verwaltung mufs denkbar einfach sein, nämlich zwei Residenten, wie bereits angeordnet; einer in dem überaus wichtigen Garua für Adamaua, ein anderer am Schari für die Tsâdseeländer.

Regiert soll nicht werden, sondern dies den einheimischen Herrschern überlassen bleiben, denen der Resident als Schützer und Ratgeber zur Seite steht. Auch die Exekutive kann man den Fullahs getrost überlassen, so dafs eine Kompagnie im Tsâdseegebiet, auf Dikoa, Kusseri und Musgu verteilt, als Garnison genügt. Adamaua



Oberleutnant Kurt Kramsta,
I. Offizier der Deutschen Tsâdsee-Expedition 1903/1904.

braucht lediglich eine Polizeieskorte für den Residenten. Kriegerische Verwicklungen sind für absehbare Zeit ausgeschlossen. Voraussetzung hierfür ist allerdings sehr sorgfältige Auswahl geeigneter Persönlichkeiten. Unerläfsliche Bedingung einer gedeihlichen Entwicklung im ganzen Tsâdsee-Gebiet ist einmal das ungehinderte Bestehenlassen der überaus milden Haussklaverei, die auch von englischer

Seite erlaubt wird, sodann absolute Freiheit in der mohammedanischen Religionsübung. Jedes Eingreifen in die religiösen und familiären Angelegenheiten der Mohammedaner in Kamerun würde das gesamte Land in Verzweiflung und Aufruhr treiben."

Soweit der interessante Bericht des Kaiserlichen Gouverneurs von Kamerun über seine Beobachtungen in den Tsâdsee-Ländern.

Im vollen Maſse bestätigte Herr v. Puttkamer damit die bereits früher von mir geäuſserte Überzeugung von dem hohen Werte von Adamana und Bornu.

Besonders beipflichten muſs ich dem Herrn Gouverneur hinsichtlich seiner Beurteilung der Mohammedaner im Tsâdsee-Gebiet. Werden die klugen Ratschläge des Herrn v. Puttkamer betreffs einer humanen Behandlung der Bevölkerung von Kamerun befolgt, so dürfte die Kolonie sich auch künftig vortrefflich weiterentwickeln und vor groſsen Aufständen bewahrt bleiben. — Auch für die Kolonialpolitik gilt der Satz: Quieta non movere! —

XVII.

Adamaua.

Der Resident von Adamaua, Hauptmann Thierry, erstattete kürzlich über seine Beobachtungen im Norden von Kamerun an die Kaiserliche Regierung einen lehrreichen Bericht, den ich ebenfalls im Wortlaute folgen lasse:

Das der Residentur zugeteilte Adamaua mit den Hauptzentren: Garua, Marrua, Rei-Buba, Bubanjidda und Ngaúndere ist, dank der energischen militärischen Unterwerfung, nunmehr als völlig beruhigtes Gebiet zu betrachten, in welchem gröfsere kriegerische Verwicklungen ausgeschlossen sind. Die herrschenden Fullahs verhalten sich der Deutschen Regierung gegenüber unterwürfig; gegen unsere Verwaltung sind von den Heidenstämmen nur noch die kleinen und schwachen unter der Fullahherrschaft stehenden Stämme eingenommen (abgesehen von den grofsen Heidenreichen Bubanjidda, Lamorde). Die stark bevölkerten Heidengebiete verteidigen nicht ohne guten Grund ihre Selbständigkeit und werden, wo es ihnen möglich ist, durch Wegeräubereien, Überfälle auf Fullahdörfer und Abfangen von Viehherden offensiv. Militärische Operationen gegen die im Hordenverband lebenden Heiden sind im Allgemeinen stets blofs Strafzüge gewesen, welche die politische und wirtschaftliche Einverleibung nicht zur Folge hatten. Bei der bisherigen Arbeitsunfähigkeit der Fullahs aber sind gerade die dichtbevölkerten Heidengebiete von gröfstem, wirtschaftlichem Werte und müssen auf friedlichem Wege

durch Zusicherung verschiedener Rechte und Selbständigkeit, soweit dies politisch ratsam ist, gewonnen werden.

Im Berichtsmonat wurde bereits ein grofser Teil der nicht unter Fullahherrschaft stehenden Durus am Wege nach Ngaúndere durch Verleihung einer selbständigen Herrschaft (Serota) für die zukünftigen wirtschaftlichen Pläne vorbereitet, ferner mit andern Stämmen durch entlassene Gefangene oder freigekaufte Sklaven als Sendboten Verbindung angeknüpft. Die vorgenannte „Serota" wurde dem Arnado von Sakdje verliehen. Auch für die Fullahbevölkerung wird sich nach dem zukünftigen Plane praktisch durchführbare Verwendung finden. Im Handel werden dieselben zwar nie in Konkurrenz mit den gewissermafsen als Händler geborenen Haussas, Jombas, Larabis, Beriberis treten können, für rationelle Viehzucht aber und europäische Kulturen neu einzuführender Landesprodukte dürften sie infolge ihres geistig höher stehenden Niveaus wohl verwendbar sein.

Gelegentlich der Begrüfsung des Kaiserlichen Gouverneurs waren hierselbst nicht weniger als siebenundsechzig selbständige Herrscher (Lamidos, Ardos, Djauros) zusammenberufen, wobei auch der Ngaúnderedistrikt durch seinen Lamido vertreten war. Die Residentur hat im Einverständnis mit den zuständigen Sultanen eine monatliche Zusammenkunft (am Neumond) in Garua zwecks Beratschlagung vereinbart und ist es als vorteilhaft anzuerkennen, dafs von ihnen selbst der Wunsch zum Zusammenschlufs in gröfsere Verbände vorgebracht worden ist. Die Residentur steht dieser Vereinfachung der Landesverwaltung zustimmend gegenüber, es bedarf aber noch bis zur Bestätigung weiterer Beratschlagung. Auf der neuen Einteilung mufs nämlich die neu geplante Steuereinschätzung gleichzeitig fundiert werden.

Zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung in Adamaua wird eine Polizeitruppe von 60 Mann als völlig genügend in Vorschlag gebracht, die zum militärischen Schutz der Regierungs-

vertretung sowie für die Überwachung der derzeitig noch unklaren Grenzverhältnisse ausreichen würde. Dafs diese Truppe aufser obiger Verwendung eine gründliche Ausbildung im Wege- und Brückenbau, Anlage von Raststationen und anderes mehr erhalten soll, ist selbstverständlich. Durch Übersendung einer gröfseren Zahl Armaturstücke zur Bildung irregulärer Hilfstruppen wäre auch für die weitere Zukunft vorgearbeitet.

Die Deutsch-Englische Grenzkommission ist mit ihren Arbeiten bereits bis zur Höhe von Madagali vorgeschritten. Es sind zur amtlichen Erledigung einige kleine Zusammenstöfse der Expedition mit Heidendörfern hierher gemeldet worden. Diese Friktionen haben aber, wie der Expeditionsleiter selbst schreibt, den Grund in Felddiebstählen. Wiewohl ich die Verhältnisse des Ngaúnderedistrikts noch nicht persönlich kennen gelernt habe, so glaube ich, dafs die in erster Linie dorthin geplante Dienstreise und Anlage einer Station bedeutenden Nutzen bringen wird. Nachdem ich den Lamido Dalil von Ngaúndere persönlich, gelegentlich der früher genannten Versammlung vom 25. September 1903, gesprochen habe, bin ich entgegen früherer Berichterstattung der Meinung, dafs derselbe auch ohne Gewaltmafsregeln für die diesseitigen Interessen gewonnen werden kann.

Im Bezirk findet sich fast allenthalben, zum grofsen Teil in den noch unerschlossenen Heidengebieten, ein Guttaperchaprodukt (Fullah: Tari), welches noch nicht wissenschaftlich bestimmt ist. Seit Jahren wird es von der Niger-Company aufgekauft, zur Zeit 1 Pfund englisch zu dem hohen Preise von 3000 Kauris = 3 Schill., was für die Verwertbarkeit des Produkts spricht. Bei der augenblicklichen Erntezeit habe ich deshalb Schutzmafsregeln gegen den bestehenden Raubbau verfügt. Das Zentrum für den Guttaperchahandel im Bezirk ist Garua und Mubi. Die Residentur hat mit hiesigem Saatgut gleich mit ihrer Einsetzung eine gröfsere Versuchsplantage in Aussicht genommen, um zwecks Anlage instruktiver Eingeborenenkulturen keine Zeit

zu verlieren. Für Gummigutti ist Marrua ein bekanntes Zentrum, welches seit vielen Jahren nach Yola exportiert. Ebenso ist schon zu der Zeit vor Eintritt einer Deutschen Regierung von der schwimmenden Englischen Nigerfaktorei das Produkt einer Art Seidenraupe aus dem Gebiete aufgekauft worden. Baumwollkultur befindet sich hier überall, aber bisher nur für Eingeborenenindustrie. Meliorationen zur Schaffung einer exportfähigen Ware erscheinen wohl möglich. Für qualitiv gutes Elfenbein sowie für Kautschuk kommt Ngaúndere sehr in Betracht. Kola ist bisher nicht im Gebiet als Landesprodukt vorhanden.

Bei der hervorragenden Wichtigkeit in kommerzieller Beziehung kann nicht oft genug darauf hingewiesen werden, von welch' weittragender Bedeutung für die Hinterlandsbezirke eine energische Einführung umfangreicher Eingeborenenkulturen ist. Mittels der Wasserstrafse des Niger-Benuë hat dies für die Regierung in Adamaua keine unüberwindbare Schwierigkeit und ist es infolge beabsichtigter Vergütung der Unkosten von seiten der Eingeborenen auch nicht mit Ausgaben verbunden, das Saatgut zur Verteilung in der zur Anpflanzung günstigen nächsten Regenzeit zu beschaffen. Es konnten bei Ankunft hier etwas über 400 frische Kola-Nüsse gerade noch ausgesetzt werden und ich hoffe, dafs auch hier in bestimmten Lagen die Kola gedeihen wird. Es mufs hierbei bemerkt werden, dafs meines Erachtens der Bezirk Banjo, einschliefslich Tibati, wirtschaftlich meiner Residentur später angeschlossen werden mufs.

Das Verständnis für Pferde- und Viehzucht ist bei den ansässigen Fullahs sowie bei den Wander-Fullahs ohne allen Zweifel in hervorragender Weise vorhanden. Dafs eine nach europäischen Prinzipien rationelle Zucht zur Zeit nicht existiert, liegt sowohl an den unstäten Besitzverhältnissen der Eingeborenen, als auch an den sehr bedeutenden Verschiebungen der Bestände durch unruhige oder kriegerische Verhältnisse im Lande in den letzten Jahren.

Der Ngaúnderedistrikt allein, welcher das Glück hatte, keine schweren kriegerischen Eingriffe durchzumachen, hat noch rassige Viehbestände in gröfserem Mafse, welche ihn zu einem natürlichen Viehzentrum machen. Nach meiner Ansicht ist betreffend Viehschläge in der Zucht besonders darauf hinzuarbeiten, niedergestelltes, breites, nicht reinrassiges, schweres Fleischvieh zu züchten, welches sowohl als Zugvieh als auch als Schlachtvieh für die Kolonie in Frage kommt. Diese Bedingung erfüllt zur Zeit das Ngaúnderevieh weit mehr als das Garuavieh. Die hier übernommene Regierungsherde (über 500 Stück Vieh) ist ein schlagendes Beweismaterial für Mifserfolge auf Grund irrationeller Rassenmischung ohne Trennung. Bei der Regierungsherde sind aufser verschiedenen anderen Viehschlägen das sogenannte Garuavieh (schmächtiger und weniger zuchtrein als in Ngaúndere) und das langhörnige, hohe, ziemlich verwilderte Vieh der wandernden Bororo-Fullahs hauptsächlich vertreten. Für die Zucht eignet sich blofs das erstere.

Eine Pferdezucht ist erst weiter nördlich von Madagali und Marrua ab beheimatet, doch ist das hier allenthalben reichliche Material wegen seiner Ausdauer und seiner Billigkeit (ein gutes Dienstpferd kostet nur 10 bis 20 Maria-Theresia-Taler = 30 bis 60 Mark) ein weiterhin verwertbarer Faktor im Bezirk. Durch Geschenke hat die Residentur bereits über ein Dutzend brauchbare Stuten zur Begründung eines Gestüts kostenlos zusammengebracht, welche sowohl zur Pferde- als auch Maultierzucht Verwendung finden werden.

Dafs Garua seit alten Zeiten wegen seiner günstigen Verkehrslage ein natürliches Handelszentrum bildet, ist allgemein bekannt. Hier schliefsen sich die Handelswege aus Nordost- und Süd-Adamaua zum Abgang nach der Wasserstrafse des Benuë zusammen. Der Stadt Garua ihre alte natürliche Handelsbedeutung wiederzugeben, ist ohne Schwierigkeiten zu erreichen. Dafs Ein- und Verkauf seit längerer Zeit zu Ungunsten der hiesigen Produkten-

werte sich in Yola und nicht in Garua vollziehen, kann durch verschiedene Mafsnahmen hierselbst einen Wechsel erfahren. Trotz der sehr beschränkten Benutzungsfähigkeit des Wasserweges: Benuë-Niger, für gröfsere Transportfahrzeuge, stellen sich die Einfuhrpreise hier so bedeutend billiger, dafs auch das südliche Adamaua seine Haupthandelsfront nach dieser Richtung beibehalten wird. Ausgenommen ist Elfenbein (Ngaúndere), welches in Yola keine so hohen Preise wie im Deutschen Gebiet erzielt. Zum Beispiel: Ein Haupteinfuhrprodukt, europäisches Salz, kostet bei der Niger-Company 10 Schilling pro Sack, in Yaúnde bereits 15 Mark in bar und 20 Mark nach Buschpreis. In Jokó werden von der Firma Randat & Stèin 25 Mark genommen (Bargeld). In Tibati ist der Wert eines Sackes Salz 30 bis 35 Mark. Während eine Tasse Salz (Eingeborenen-Mafs) in Tibati 3000 Kauri kostet, kostet dieselbe in Ngaúndere 1500 Kauris, also gerade die Hälfte; im Grofsverkauf kostet der ganze Sack 15 Mark, weil das Salz in Ngaúndere von Yola via Garua oder Banjo eingeführt wird. Es resultiert daraus, dafs eine eventuelle Handelsstation von Südfirmen sich dort nur mit weitgehender Unterstützung der Regierung wird halten können und statt des begehrtesten Artikels: Salz, mit qualitativ wertvollen Erzeugnissen, guten Stoffen, Haussa-Imitationen u. a. m. wird vorgehen müssen. Auch halte ich die Ausbildung neuer Handelsstrafsen zur kürzesten Verbindung des Adamaua-Handels mit unserer Küste für dringend notwendig. Die Verbindung Garua — Banjo ist sehr schlecht. Die letzte Lastensendung war von dort 1½ Monat unterwegs. Eine Route an der englischen Grenze entlang, auf Bamenda zu, wäre sicher zu finden und vorzuziehen. Andererseits ist die natürlichste Verbindung nach dem Süden von Garua nach Sakdje — Ngaúndere — Tibati direkt auf Ngute, von da nach Yabassi und Duala. Die Linie Ngila — Ngute — Yabassi lag mir schon als Stationsleiter von Yaúnde, wegen ihrer Wichtigkeit für die wert-

vollen nördlichen Teile des Bezirks, am Herzen. Meine Landexpedition von Yaúnde mit nur fünf Soldaten Begleitkommando hat erwiesen, dafs der genannte Weg über Tibati—Ngaúndere sowohl ohne jeglichen Zusammenstofs mit den Eingeborenen begangen werden kann als auch, dafs er die kürzeste Verbindung ist, auf der man die Strecke Yaúnde—Garua in rund einem Monat, auch in der Regenzeit, bequem zurücklegen kann. Trägerschwierigkeiten, wie speziell von Jokó nach Banjo, hatte mein Transport nicht, da Ngilaträger bis Tibati trugen.

— — — — — — — — — — — — — — —

Hauptmann Thierry, einer unserer bewährtesten „Afrikaner“, hat die ihm gestellte Aufgabe, Adamaua kulturell und wirtschaftlich zu heben, nicht mehr erfüllen können. Im Sommer 1904 fiel der Resident leider im Kampfe gegen unbotmäfsige Heidenstämme, welche friedliche Fullahs angegriffen hatten, durch einen vergifteten Pfeil. Der jähe Tod des liebenswürdigen und hochbegabten Offiziers wird von allen, die ihn kannten, aufrichtig bedauert. Ehre seinem Andenken!

XVIII.

Die Eisenbahnen in Afrika.

Der alte volkswirtschaftliche Satz, dafs Produktion und Konsum eines Landes, abgesehen von der Volksvermehrung, nur durch Schaffung geeigneter Verkehrswege gesteigert werden können, ist in den letzten Jahren in dem schwarzen Kontinent recht nachdrücklich ins Praktische übersetzt worden. Von den Nationen, welche in Afrika Besitzungen haben, sind erhebliche Anstrengungen gemacht worden, bisher noch unerschlossene Gebiete durch Legung von Schienenwegen der Kultur und dem Handel zugänglich zu machen. Die Erfahrung hat nämlich gelehrt, dafs Eisenbahnen noch immer das einzige und bewährteste Mittel sind, das Wirtschafts-Leben in den Kolonien in Flufs und zur Entfaltung zu bringen. Im Norden und Süden, im Osten und Westen von Afrika sind inzwischen Eisenbahnen gebaut worden. Der rastlose Unternehmungssinn der Europäer ist bei den fertigen Schöpfungen nicht stehen geblieben, sondern hat den Bau weiterer Linien in Angriff genommen und neue Bahnstrecken projektiert. Die Rührigkeit und Betriebsamkeit der verschiedenen Nationen in Afrika wird durch die nachstehend mitgeteilte Übersicht auf das Beste illustriert. Es geht eben mit Afrika vorwärts und zwar unaufhaltsam vorwärts, wenn auch hier, wie überall in der Welt, vernünftigerweise das Sprüchwort gilt: „Gut Ding will Weile haben."

Schon im Jahre 1900 waren in Afrika 20917 km Eisenbahnen fertig bezw. im Bau begriffen; allein an der Westküste des Erdteils



Zeltlager der Kamerun-Eisenbahn-Expedition am Dracaenenplatz bei Nyasósso. 8. November 1902.
(50 Träger und Boys, rechts am Tisch Stationschef Romberg, Führer der Expedition.)

sind 20 verschiedene Linien vorhanden oder projektiert, weitere Bahnbauten sind seitdem vorbereitet worden. Eine solche Anzahl gleichartiger Unternehmungen läfst den Schlufs zu, dafs auch die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn, abgesehen von den besonderen, sehr triftigen Gründen, die für ihre Erbauung sprechen, ein durchaus zeitgemäfses Projekt ist, mit dessen Ausführung nunmehr bald begonnen werden dürfte.

Jedenfalls ist seitens des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats und dessen Präsidium und Leitung das Möglichste getan, um den Bau einer grofsen Deutschen Eisenbahn von der Küste zum Tsâdsee zu sichern.

Die Kaiserliche Regierung hat sich eifrig bemüht, unsere Bemühungen nach Kräften zu unterstützen. Ich darf daher hoffen, dafs die langjährige, mühevolle Arbeit, die seitens des Eisenbahn-Syndikats geleistet wurde, um unsere schöne Kolonie wirtschaftlich zu erschliefsen, mit vollem Erfolg gekrönt wird. Ein zutreffendes Bild von dem Stande der Eisenbahn-Bauten in Afrika in der Zeit von 1891—1900 gibt folgende Tabelle, welche die Schienenlänge der verschiedenen Eisenbahnen angibt:

	1891	1900 fertig bezw. im Bau
Englische Kolonien:	km	km
Sierra Leone	—	50
Goldküste	—	60
Lagos	—	75
Kapkolonie und Zentral-Afrika	3042	4727
Natal	550	1185
Britisch Ostafrika	—	1080
Zusammen	3592	7177
Französische Kolonien:		
Senegal	396	957
Elfenbeinküste	—	—
Übertrag	396	957

		1891	1900 fertig bezw. im Bau
	Übertrag	396	957
Dahomey		—	180
Congo		—	—
Somali-Küste		—	130
Algerien		2933	2933
Madagaskar		—	240
Réunion		127	127
	Zusammen	3456	4567
Portugiesische Kolonien:			
Portugiesisch Ostafrika	1892	370	400
Angola	1892	428	543
	Zusammen	798	943
Deutsche Kolonien:			
Togo		—	42
Kamerun			—
Deutsch-Südwestafrika		—	382
Deutsch-Ostafrika		—	84
	Zusammen	—	508
Italienische Kolonie Erythräa		27	27
Congostaat		—	444
Transvaal		110	1935
Orangestaat		759	960
Ägypten		2110	3358
Tunis		404	948

XIX.

Die Eisenbahnen in West-Afrika im Jahre: 1902/1904.

(Ausschliefslich Südwestafrika.)

1. **Die Französische Bahn: Saint Louis—Dakar** wurde 1883 begonnen und 1885 fertiggestellt.

   Gesamtlänge: 246 km.

   Spurweite: 1 m.

   Fahrgeschwindigkeit: 26 km per Stunde.

   Ladegewicht der Wagen: 8 Tonnen (à 1000 kg).

   Baukosten: (pro km 90 000 Francs = 72 000 Mark) 22 000 000 Francs = 17 600 000 Mark.

   Betriebskosten: (per km 6000 Francs) 1 476 000 Francs = 1 180 800 Mark pro Jahr.

   Garantie des Staates: 1 154 Francs = 923 Mark pro km.

2. **Die Französische Bahn: Saint Louis—Kayes** ist projektiert.

   Gesamtlänge: etwa 600 km.

3. **Die Französische Bahn: Kayes—Bommako** ist im Bau begriffen.

   Gesamtlänge: 579 km.

   Spurweite: 1 m.

4. **Die Französische Bahn: Dakar—Saloum** ist projektiert.

   Gesamtlänge: etwa 150 km.

5. **Die Französische Bahn: Konakry—Kardamania** ist im Bau begriffen.

   Gesamtlänge: etwa 300 km.

   Spurweite: 1 m.

6. **Die Englische Bahn: Freetown—Songotown** ist im Bau begriffen.

   Spurweite: 2 Fufs 6 Zoll engl. (0,76 m).

7. **Die Französische Bahn: Grand Bassam—Kong** ist projektiert.

   Gesamtlänge: etwa 300 km.

8. **Die Englische Bahn: Secondee—Tasqua** wurde 1897 begonnen und 1901 fertiggestellt. (Die Vorarbeiten für die Fortsetzung der Bahn sind bis Obbuasssi ausgeführt.)

   Länge: 63 km.

   Spurweite: 3 Fufs 6 Zoll engl. (1,067 m, Kapspur.).

   Baukosten: 80 000 Mark pro km.

9. **Die Englische Bahn: Cape-Coast-Castle—Kumassi** ist im Bau begriffen, vorläufig sollen 63 km gebaut werden.

   Spurweite: 3 Fufs 6 Zoll engl. (1,067 m, Kapspur.).

10. **Die Deutsche Küstenbahn: Lome—Klein-Popo** ist im Bau.

    Länge: 42 km.

    Spurweite: 0,75 m.

11. **Die Deutsche Bahn: Lome—Misahöhe** ist im Bau.

    Länge: etwa 120 km.

12. **Die Französische Küstenbahn: Kotonou—Whydah** ist im Bau begriffen.

    Länge: 40 km.

    Spurweite: 1 m.

    Baukosten: Oberbau 55 000 Francs pro km.
    Unterbau wird durch die Regierung bezw. die Kolonie hergestellt.

13. **Die Französische Bahn: Kotonou—Niger—Sahara** ist projektiert. Davon ist im Bau die Strecke: Kotonou—Carnotville.

    Gesamtlänge: 536 km.

    Länge: Kotonou—Carnotville: 180 km.

    Spurweite: 1 m.

    Fahrgeschwindigkeit: 25 km pro Stunde.

Baukosten: Oberbau 55 000 Francs pro km.
Der Unterbau wird durch die Regierung bezw. die Kolonie hergestellt.

Zuschufs des Staates bezw. der Kolonie für die ersten acht Betriebsjahre: je 2000 Francs pro km, aufserdem eine Landkonzession auf 300 000 ha Land.

Gewinnbeteiligung der Kolonie: Ein Drittel von dem Betriebsreingewinn so lange, bis die Betriebszuschüsse an die Kolonie zurückgezahlt sind, später ein Viertel bei einem Betriebsgewinn bis 4000 Francs pro km, ein Drittel bei einem Betriebsgewinn von 4000 bis 10 000 Francs pro km, die Hälfte bei einem Betriebsgewinn von über 10 000 Francs pro km.

14. **Die Englische Bahn: Lagos—Niger** ist projektiert. Davon ist die Strecke: Lagos—Aro—Ibadan, sowie eine Zweiglinie: Aro—Abeokuta fertiggestellt.

Länge: 198,3 km bezw. 2,7 km.

Spurweite: 3 Fufs 6 Zoll engl. (1,067 m, Kapspur.).

15. **Die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn: Die erste Etappe: Duala (Hickory)—Manengubagebirge** ist projektiert und bereits traciert.

Länge: 160 km. Kosten inkl. Reserve-Kapital 17 Mill. Mk.

Fortsetzung zum **Tsâdsee** über: **Bamûm—Banyo—Gaschaka—Kontscha—Garua—Marrua—Dikoa.**

Gesamtlänge: etwa 1000 km.

16. **Die Französische Bahn: Tunis—Tsâdsee** ist projektiert.

17. **Die Französische Bahn: Loango—Brazzaville** ist projektiert.

18. **Die Congostaatliche Bahn: Boma—Majumba** ist im Bau begriffen. Fertiggestellt 43 km.

19. **Die Congo-Eisenbahn: Matadi—Leopoldville.** wurde 1887 begonnen und 1898 fertiggestellt.

Länge: 399 km.

Spurweite: 0,75 m.

Ladegewicht der Wagen: 10 Tonnen (à 1000 kg).

Baukosten: (pro km 150000 Francs = 120 000 Mark), 65000000 Francs = 52 000 000 Mark (nach andern Quellen pro km 187 500 Francs).

Einnahmen 1899/1900: (pro km 34 550 Francs = 27 640 Mark), 13 785 714 Francs = 11 028 571 Mark.

Reingewinn: 8 201 500 Francs = 6 561 200 Mark.

Einnahmen: 1900/1901: 12 900 000 Francs.

20. **Die Portugiesische Bahn: S. Paolo de Loanda—Ambaca—Malansche** wurde 1887 begonnen.

Gesamtlänge: 513 km.

Spurweite: 1 m.

Fahrgeschwindigkeit: 20 km pro Stunde.

Ladegewicht der Wagen: 8 Tonnen (à 1000 kg).

Baukosten (pro km): 25 000 000 Reis (1 Milreis = nominell 4,50 Mark).

Betriebskosten: 1898: 329 565 889 Reis.

Einnahmen: 1898: 203 937 480 Reis.

Garantie des Staates: 1 200 000 Reis pro km.*)

*) Nach den Berichten der betr. fremden Regierungen, sowie den Publikationen des Professors Dr. Hans Meyer-Leipzig und des Kolonialwirtschaftlichen Komitees.

XX.

Die Congo-Eisenbahn.

Von den in der zweiten Übersicht aufgeführten Linien beansprucht die Congobahn unser ganz besonderes Interesse. Sie hat aufserordentliche Wirkungen im Gefolge gehabt. Überaus lehrreich ist es jedenfalls, die Entwicklung des unabhängigen Congostaates, dessen genialer Schöpfer und Souverän bekanntlich der König der Belgier, S. M. Leopold II., ist, zu verfolgen. Diese Eisenbahn ist zweifellos auch das beste Vorbild für die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn. Wie rasch sich der Fortschritt des Staates vollzogen hat und zwar hauptsächlich unter dem Einflufs der Congo-Eisenbahn, geht am unmittelbarsten aus der folgenden Statistik hervor, welche sich auf die Jahre 1886 und 1902 bezieht und somit die Ausdehnung und Entfaltung von Handel und Wandel während eines Zeitraums von 16 Jahren veranschaulicht.

I. Lokalregierung.	**1886**	**1902**
Gouverneure	1	4
Staatsinspektoren	—	4
Ärzte	2	27
Staatsagenten	91	1272
Stationen und Posten	45	215
Eingeborenen-Verwaltungsämter	—	258
Beamte für Herstellung der Lymphe	—	6
Gesundheitskommissionen	—	2
II. Budget.	Frcs.	Frcs.
Gewöhnliche Einnahmen	1 523 000	28 700 000
Ausgaben	1 523 000	28 549 000
	1891	**1903**
Zolleinnahmen	730 000	6 055 000
	1888	**1902**
Geldumlauf	3 634	1 236 324

III. Militärwesen.	**1886**	**1902**
Offiziere	23	232
Unteroffiziere	—	308
Armee	1487	16 775
IV. Gerichtswesen.		
Zivil- und Militärgerichte	1	44
V. Zivildienst.		
Vorsteher des Zivilstandes	4	57
Notariatsämter	16	26
VI. Landwirtschaft.		
Posten für Pflanzenkultur	—	70
Kulturagenten	—	55
Posten für Neupflanzung von Kautschuklianen	—	21
	1885	**1902**
	Frcs. pro ha	Frcs. p. ha je nach Lage
Wert des Plantagenlandes	1—10	100—2000
VII. Schiffahrt.		
Länge der Flufsläufe, auf denen Staatsschiffe verkehren	km 3000	km 15 000
Flufsdampfer	5	102
Tonszahl der angekommenen Schiffe	166 028	477 814
Desgl. der abgefahrenen Schiffe	163 716	472 395
VIII. Eisenbahn, Post und Telegraph.		
a) Eisenbahnen waren im Betriebe	—	480
Im Bau begriffen	—	1600
Projektiert	—	450
b) Telegraphen- und Telephonlinien	—	1532
	Stück	Stück
Briefverkehr	20 956	274 114
IX. Spezialhandel.	**1887**	**1902**
	Frcs.	Frcs.
Ausfuhr von Congo-Erzeugnissen	1 980 441	50 488 394
Einfuhr . . . 1893:	9 175 103	23 164 064
X. Handelsgesellschaften.		
Belgische	—	48
Ausländische . . . 1886:	6	14
Gesellschaftskapitalien . . . 1885:	87 500	136 000 000
Faktoreien . . . 1885:	34	486

Über die Einnahmen der Congo-Eisenbahn wurde folgendes amtlich bekannt gemacht:

Nach Eröffnung der ersten 43 km langen Strecke wurden im Jahre 1893/94 eingenommen: 13 327 Frcs. bergwärts und 2385 Frcs. talwärts, aber schon 1898/99, nach Vollendung der ganzen Linie, 8 160 873 Frcs. bergwärts und 1 947 667 Frcs. talwärts und in der Zeit vom Juni 1893 bis Juni 1899: 15 411 329 Frcs. bergwärts und 3 557 426 Frcs. talwärts.

1899/1900 stiegen die Bruttoeinnahmen auf 13 100 000 Frcs., sie betrugen 1900/1901 12 900 000 Frcs., während die Ausgaben in den Jahren 1897 bis 1901 sich zwischen 4 000 000 Frcs. und 4 200 000 Frcs. bewegten.

In diesen letzten vier Jahren machten die Einnahmen für die talwärts beförderten Waren, also für den durch die Eisenbahn bewerkstelligten Export schon: 18 pCt., 19 pCt., 20½ pCt. und 25⁹/₁₀ pCt. der Gesamteinnahmen aus. Im Betriebsjahr 1901/1902 haben die Einnahmen zwar eine kleine Einbufse erlitten, betrugen aber immer noch 11 150 000 Frcs. Im Jahre 1903, dessen exakte Zahlen mir noch nicht vorliegen, soll die Einnahme sich erheblich gesteigert haben.

Allerdings ist die Congo-Eisenbahn-Gesellschaft seitens der Regierung in hohem Mafse durch Konzessionen und dergl. begünstigt worden. Ihr ist das unbeschränkte Eigentum an allen Grundstücken, die für die Herstellung der Bahnlinie und ihrer Nebenanlagen nötig sind, eingeräumt worden; ferner rechts und links von der Bahnstrafse für jeden in Betrieb gesetzten Kilometer Bahn, den Bahnkörper begrenzende Terrainstreifen von je 200 m Breite, sowie für den Kilometer Bahnstrecke 1500 ha Land, auswählbar im ganzen Congostaat. Infolge dieser Landkonzession hatte die Gesellschaft im Jahre 1900 bereits 615 000 ha Grund und Boden in ihren Besitz gebracht, also ungefähr ein Fünftel des Flächenraumes von ganz Belgien. Alle diese Ländereien brauchen während der Konzessions-

dauer von 99 Jahren keinerlei Steuern oder Abgaben zu zahlen. Ferner hat sich der Staat verpflichtet, während der ersten 25 Jahre keine andere Bahn vom unteren Congo zum oberen Flufslaufe zu bauen oder zu konzessionieren. Das Gesellschaftskapital von 30 Mill. Frcs.



S. M. Leopold II., König der Belgier,
Souverän des Unabhängigen Congostaates.
(Nach einer Photographie von Russel & Sons, London.)

besteht aus 24000 Stammaktien à 500 Frcs., 36000 gewöhnlichen Aktien à 500 Frcs. und 4800 sogenannten Gründeranteilen ohne fixierten Wert. Dazu kam 1900 ein Obligationenbesitz von 45 Mill. Frcs., nämlich 20000 3 prozentige Obligationen à 500 Frcs., garantiert vom Belgischen Staat, und 70 000 4½ prozentige Obligationen à 500 Frcs., garantiert

durch eine erste Hypothek auf die Bahnkonzession. Das gesamte Kapital von rund 75 Mill. Frcs. ist auf den Bahnbau verausgabt worden. Die Gesamtkosten des Bahnbaues betragen also bei der Länge von 400 km die Summe von 187 500 Frcs. für den Kilometer. Von anderer Seite sind die Baukosten allerdings nur auf 150000 Frcs. pro Kilometer berechnet worden, wahrscheinlich ist aber die Zahl von 187500 Frcs. zutreffend. Allerdings waren die natürlichen Schwierigkeiten des Bahnbaues sehr bedeutende.

Vom Jahresgewinn der Congo-Eisenbahn-Gesellschaft gehen zunächst 5 pCt. in den Reservefonds, bis dieser 10 pCt. des Kapitals erreicht hat, zweitens werden 3½ pCt. Dividende an die Stammaktien gezahlt, sowie 3½ pCt. an die gewöhnlichen Aktien. Es wird ferner die nötige Summe ausgeworfen, um die Aktien in 99 Jahren zu amortisieren. Von dem dann noch verbleibenden Reinertrag erhält der Congostaat 20 pCt., während zur Verteilung kommen an die gewöhnlichen Aktien und Genufsscheine 40 pCt., an die Gründeranteile 23 pCt. und an den Verwaltungsrat der Eisenbahn 8 pCt. Der Gewinn, den die Landverkäufe einbringen, wird zur Einlösung der Obligationen und zur Amortisation der Aktien verwendet. Von den Obligationen werden die 3 pCt. al pari eingelöst, die 4½ pCt. aber mit 525 Frcs. in 99 Jahren. Alle diese Vorteile geniefst die Gesellschaft bis zum Ablauf ihrer Konzession bezw. bis sie vor Ablauf der stipulierten 99 Jahre vom Congostaat selbst übernommen wird.

Die Einnahmen aus der Ausfuhr betragen übrigens nur ein Viertel der Gesamteinnahmen, also im Jahre: 1900/1901 ungefähr 3 bis 3¾ Millionen Frcs. Diese Ausfuhreinnahmen entfallen zum weitaus gröfsten Teil auf den Export von Elfenbein (1901: 300 250 kg) und Kautschuk (1901: 6 577 533 kg*).

Ich folge im wesentlichen diesbezüglich den amtlichen Berichten des Congostaates, sowie den Ausführungen von Herrn Professor Dr. Hans Meyer in dem interessanten Werke: „Die Eisenbahnen im tropischen Afrika.“

Aus alledem geht deutlich hervor, dafs das Congo-Eisenbahn-Unternehmen über alles Erwarten erfolgreich ausgeschlagen ist und darf man daher wohl annehmen, dafs auch in Kamerun sich die Verhältnisse nach dem Bau der Eisenbahn in ähnlicher Weise günstig entwickeln werden.

Einen lehrreichen Verlauf zeigt auch die Entwicklung der Belgischen Konzessions-Gesellschaften am Congo: 1891 gab es nur 6 solcher Konzessions-Gesellschaften und 1900 bereits 43 Gesellschaften mit 104 Millionen Francs Kapital. Die wichtigsten von diesen Gesellschaften sind: Die Cassai-Gesellschaft mit ihren 14 Tochter-Gesellschaften, die „Anglo-Belgian India Rubber and Exploration Co.“, die „Société Génerale Africaine“, die Catanga-Gesellschaft und die Congo-Eisenbahn-Gesellschaft selbst. Von den genannten hat die „Anglo-Belgian India Rubber and Exploration Co.“ nur ein Kapital von 1 Million Mark, von der die Summe von 200 000 Frcs. eingezahlt war und trotzdem gelten die ursprünglich auf 500 Frcs. nominell lautenden Aktien jetzt mehr als 13 000 Frcs. Allein im Jahre 1901 hat diese Gesellschaft einen Gewinn von 2 614 376 Frcs. gemacht und auf jede Aktie von 500 Frcs. eine Dividende von 900 Frcs. verteilt. Dementsprechend haben natürlich die Einnahmen sowie die Handelsbewegung des ganzen Congostaates eine aufserordentliche Steigerung erfahren. —

Durch diese fast beispiellosen Erfolge einer rastlosen Tätigkeit der Belgier am Congo ist natürlich auch der Neid gewisser Konkurrenten hervorgerufen. Es wurde daher von verschiedenen Seiten ein wahrer Feldzug gegen den Congostaat eröffnet, bei welchem vielfach zu den verwerflichsten Lügen und Übertreibungen gegriffen wurde.

Zweifellos ist der Congostaat und die Congo-Eisenbahn eine der gewaltigsten Schöpfungen menschlichen Unternehmungsgeistes. Statt Tadel verdient die Re-

gierung des Congostaates und vor Allem Seine Majestät König Leopold II., der Souverain des unabhängigen Congo-Reiches, vielmehr uneingeschränkte Anerkennung! Der persönlichen Initiative und hochherzigen Opferwilligkeit des Königs der Belgier ist es jedenfalls in erster Linie zu danken, wenn Stanley s. Zt. das Congo-Problem gelöst und wenn heute, dank der grofsen Congo-Eisenbahn, die Kultur bis in das dunkelste Afrika ihren Einzug halten konnte. Namentlich Deutschland hat keinerlei Grund sich irgendwie an der überaus gehässigen Hetze gegen den Congostaat und dessen Herrscher, der sich stets als ein aufrichtiger Freund Deutschlands bewährt hat und selbst aus dem alten Deutschen Hause Coburg stammt, zu beteiligen!

XXI.

Die Lagos-Eisenbahn.

In hohem Grade beachtenswert ist auch die Lagos-Niger-Eisenbahn in der englischen Nachbarkolonie Kameruns. Die gesamte Strecke von Lagos bis zum Niger bei Jebba oder Rabba, im Nupegebiet, wird eine Länge von ungefähr 440 km haben. Die Strecke: Lagos—Ibadan (198,3 km) mit einer Zweiglinie: Aro—Abeokuta (2,7 km) befindet sich bereits in Betrieb. Nach dem kürzlich erschienenen ersten Verwaltungsbericht, der das Halbjahr: Januar-Juni 1902 umfafst, betrugen die Einnahmen der Bahn in diesem Zeitraum 402080 Mark, die Betriebsausgaben 361000 Mk. Der Reinertrag belief sich daher auf 10 pCt. der Gesamteinnahmen. Die Betriebseinnahmen betrugen im Durchschnitt für den Streckenkilometer 2000 Mk. und für den Zugkilometer 4,90 Mk., die Betriebsausgaben für den Streckenkilometer 1900 Mk. und für den Zugkilometer 4,17 Mk.

Man hält aber die Betriebsausgaben für aufsergewöhnlich hoch und führt die Veranlassung hierzu auf den starken Verbrauch an kostspieligem Heizmaterial und auf die übermäfsigen Ausgaben für weifse Arbeitskräfte zurück. Bei einem längeren Betriebe der Eisenbahn werden sich die Kosten wohl ganz erheblich reduzieren.

Die Unterhaltungskosten der Bahnstrecke haben in der erwähnten Frist einschliefslich der Beschottung des Planums 71480 Mk. betragen.

Es sind 38 359 Reisende und 12 674 Tonnenlasten befördert worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr belaufen sich

auf 153 420 Mk., diejenigen aus dem Güterverkehr auf 242 380 Mk. Die Fahrpreise und Frachtsätze werden nach Mafsgabe der Erfahrungen und der für das aufgewandte Kapital aufzubringenden Zinsen und Amortisationsbeträge aber wohl erhöht werden müssen.

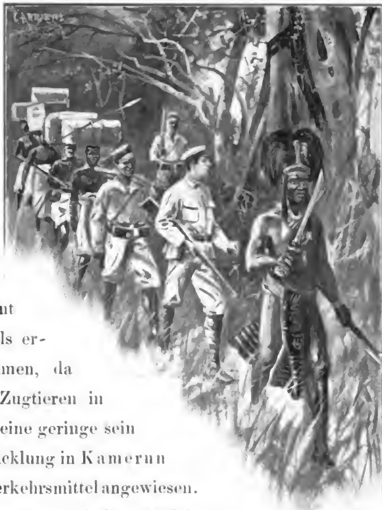
Die Strecke: Lagos—Ibadan mit der Zweiglinie: Aro—Abeokuta ist mit einem Aufwande von 17000000 Mk. gebaut worden. Die Kosten der doppelt so langen Bahn: Swakopmund—Windhoek betragen nur 15000000 Mk. Der Kilometer der Deutsch-südwestafrikanischen Bahn hat demnach ungefähr nur halb soviel gekostet, als der Kilometer der Lagosbahn.

Die Fortführung der Lagosbahn bis zum Niger hält man zur Erreichung des gröfstmöglichen kommerziellen Erfolges für erforderlich. Es wird englischerseits als sicher hingestellt, dafs die Kolonie gegebenenfalls allein imstande sein würde, hinreichende Zinsgarantie zu leisten, wenn etwa Northern-Nigeria nicht in der Lage sein sollte, diese selbst zu übernehmen. Von den eingeborenen Arbeitern erwartet man, dafs sie bei weiterer Ausbildung brauchbare Unterbeamte für den Betrieb der Bahn liefern werden.

Die gesamte wirtschaftliche Entwicklung der Lagoskolonie war vor einiger Zeit zu einem Stillstand gekommen. Zweck des Bahnbaues war es somit Produktion und Handel wieder zu heben. Dafs der Bahnbetrieb auf die Verhältnisse in Lagos sofort einen belebenden Einflufs ausgeübt hat, ergibt die Statistik. Es ist bereits kurze Zeit nach Eröffnung der betr. Bahn eine ansehnliche Zunahme des Exports eingetreten. Die Ausfuhr ist von 129 263 Pfd. Sterl. im ersten Vierteljahr 1901 auf 260 051 Pfd. Sterl. in dem gleichen Zeitraum 1902, also um das Doppelte, gestiegen, fast lediglich infolge vermehrten Exports von Palmöl und Palmkernen, die seit der Inbetriebnahme der Bahnstrecke: Lagos—Ibadan in wachsenden Mengen auf den Markt gebracht werden. Jedenfalls ein sprechender Beweis für die grofse wirtschaftliche Bedeutung von Eisenbahnen für die Kolonien!

XXII.

Die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn und die Ergebnisse der Expeditionen des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats: 1902/1903 und 1904.



Den allgemeinen tropischen Verhältnissen entsprechend, kommt den jetzt vorhandenen Verkehrswegen in Kamerun nur eine verhältnismäfsig geringe Bedeutung zu. Fuhrwerkstransporte sind dort so gut wie unbekannt und werden auch niemals erheblich in Betracht kommen, da die Arbeitsleistung von Zugtieren in der tropischen Hitze nur eine geringe sein kann. Daher ist jede Entwicklung in Kamerun lediglich auf künstliche Verkehrsmittel angewiesen. Bisher hat sich der ganze europäische Handel nur am Rande der Kolonie abgespielt. Das weite, sehr reiche Hinterland ist vom Weltverkehr immer noch so gut wie vollständig abgeschlossen und wird noch solange unerschlossen bleiben, bis leistungs-



Aqua-Town (Duala). Aqua-Haus mit Landungsbrücke.
Hauptquartier der Eisenbahn-Expedition: 1902–1903.

fähige Eisenbahnen ins Innere gebaut sein werden. Nur solche sind imstande, eine schnelle Entwicklung des Landes und einen günstigen Verkehrsaufschwung herbeizuführen. Tatsächlich ist in erster Linie die Eisenbahn berufen, den Verkehr in solche Wege zu leiten, welche dem Deutschen Handel eine dauernde Vorherrschaft gegenüber gleichartigen fremden Bestrebungen ermöglichen und Kamerun dadurch diejenige Bedeutung sichern, welche der Kolonie ihrer geographischen Lage und ihres grofsen natürlichen Reichtums wegen in hohem Mafse zukommt.

Wenn auch der europäische Handel vermittelst der natürlichen Wasserstrafsen jetzt seinen Weg auf einer Seite in Englisches, auf der anderen in Französisches Kolonialgebiet nimmt, so können doch diese Wasserwege der Tsâdsee-Eisenbahn keine irgendwie in Betracht kommende Konkurrenz machen, weil auf den unregulierten Flufsläufen der Transport unsicher, eine mehrfache Umladung der Güter erfordert und besonders in der trockenen Jahreszeit wenig leistungsfähig, umständlich und sehr teuer ist.

Die projektierte Eisenbahn mufs naturgemäfs in erster Linie dem Handel und dem Plantagenbau zugute kommen, keineswegs darf aber auch ihre Bedeutung für die weitere allgemeine Entwicklung der Kolonie, in strategischer und militärischer Hinsicht, übersehen werden. Schon durch die erste Strecke der Kamerun—Tsâdsee-Eisenbahn, welche von Duala-Hickory an der Küste bis Bayong, am Nlonako-Berge, nach Norden führt, würde nämlich der Anfang gemacht sein zum Bau einer grofsen Eisenbahnstrafse vom Atlantischen Ozean bis in das Herz von Afrika. Die fruchtbaren und reichen Sultanate, die den Tsâdsee umgeben, sind schon seit Jahren der Zielpunkt französischer und englischer Expeditionen. Man kann fast von einem „Kampf um den Tsâdsee“ sprechen!

Der nächste Weg zum Tsâdsee führt aber durch Kamerun. Es handelt sich bei der Erschliefsung dieses Teils

von Zentral-Afrika — abgesehen von den politischen Gründen, die schon allein lebhaft für den Bahnbau sprechen — nicht nur um die Beförderung von Personen und um die allgemeine Hebung des Verkehrs, sondern auch um die Versorgung Deutschlands mit den kostbarsten Produkten der Tropen, wie Elfenbein, Gummi, Baumwolle, Tabak, Thee, Kaffee, Vanille, Farb- und Nutzhölzer.



Eingeborene Mannschaft der Kamerun-Eisenbahn-Expedition an der Aquabrücke in Duala, bei Antritt der Reise. November 1902.

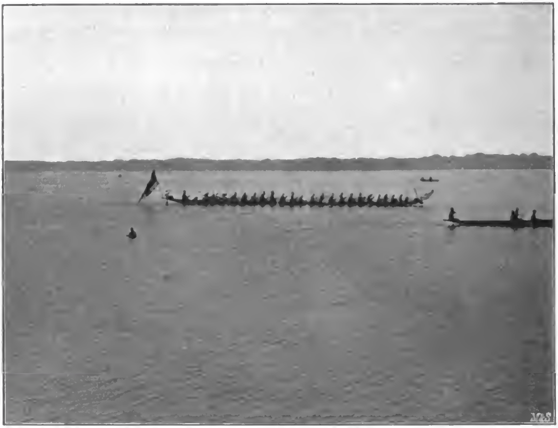
Durch den Bau einer Schienenverbindung nach dem fruchtbarsten Gebiete, das Afrika besitzt, würde Deutschland bezüglich der kolonisatorischen Leistungen künftig in enge Konkurrenz mit den alten afrikanischen Kolonialmächten, England und Frankreich, treten, und am Tsâdsee ein neues Arbeitsfeld von gewaltiger Ausdehnung und enormem Reichtum für Deutsche Tatkraft und Unternehmungsgeist erschliefsen. Die Tsâdsee-Eisenbahn wird somit wesentlich dazu

beitragen, die Machtstellung des Deutschen Reiches in Afrika bedeutend zu erweitern und der heimischen Arbeit neue Märkte zu erobern.

Zur Zeit kann leider immer noch lediglich die Küste als eigentliches Handelsgebiet von Kamerun angesehen werden. Das reiche Hinterland mit seinen grofsen Naturschätzen ist zum Handelsgebiet der Haussas gehörig und gravitiert nach dem Niger und Tsâdsee und steht daher bis jetzt in lebhaftem Verkehr mit der Englischen Niger-Colonie und dem „Congo français“. Gegenwärtig wird, wie schon anderweitig von mir ausgeführt wurde, der nördliche Teil des Schutzgebietes fast ausschliefslich vom Handelsmonopol der Englischen „Royal Niger and Benuë Company“ ausgebeutet, der südöstliche Teil, in dem Flufsgebiet des Sanga und Ngoko, welches zum Congo gehört (mit Ausnahme der Gesellschaft „Süd-Kamerun“) dagegen von Französischen und Niederländischen Handelshäusern. Die Deutsche Handelstätigkeit ist also im Wesentlichen noch immer ziemlich an die Küste gebunden. Das Alles wird mit einem Schlage anders werden, sobald erst die Kamerun-Eisenbahn und damit ein bequemer Weg in's Innere der Kolonie und weiter in der Richtung nach dem Tsâdsee vorhanden ist. Dafs nach der Vollendung der Eisenbahn die ganze Kolonie einen gewaltigen Aufschwung nehmen wird, ist nicht zu bezweifeln. Somit liegt die schleunige Herstellung der Tsâdsee-Eisenbahn durchaus im Interesse Deutschlands.

Die Bedeutung des Eisenbahnunternehmens ist für die Erschliefsung der Kolonie aber auch eine ganz hervorragende. Mit einem Schlage wird der Urwaldgürtel durchbrochen und die zahlreiche und intelligente Bevölkerung hinter demselben gelangt nun in den Handelsbereich Deutschlands. Die aus dem Randgebiete des Urwaldes und von weiterher stammenden Produkte konnten bisher überhaupt nicht auf den Weltmarkt gebracht werden, weil der Transport derselben, mangels guter Wege, zu grofse Kosten verursachte und auch unsicher war. Der ganze Verkehr dieses

grofsen vom europäischen Handel noch ganz unberührten Gebietes mufs daher künftig der Eisenbahn zufallen. Kommt bei der Einfuhr die Deckung aller Bedürfnisse der Eingeborenen, insbesondere mit Haushaltungsgegenständen, Salz, Geweben und Geräten aller Art, in Betracht, so stehen diesen Transporten bei der Ausfuhr die schon jetzt in reichem Mafse vorhandenen



Canoë der Eisenbahn-Expedition auf dem grofsen Kamerunflusse.

Naturprodukte von Kamerun, Ebenholz, Mahagoni, Rotholz, Gelbholz usw., Gummi, Palmkerne und Palmöl, gegenüber. Die Produkte der Eingeborenenkulturen, Baumwolle, Erdnüsse usw., werden bald genug sich wesentlich steigern, denn arbeitsfähig und auch arbeitsam sind die meisten Stämme, namentlich in den höher gelegenen Gebieten des Urwaldes und besonders im Norden der Kolonie fast überall.

Für die Beurteilung der Rentabilität der Eisenbahn möge darauf hingewiesen werden, dafs die Ausfuhr aus Kamerun auch im Jahre 1903 ihre steigende Tendenz beibehalten hat. Sie erreichte einen Wert von 7 139 456 Mk. gegen 6 264 099 Mk. und 5 985 000 Mk. in den beiden Vorjahren. Die Ausfuhr von Palmkernen hatte im Jahre 1903 allein einen Wert von 2 267 321 Mk., also gegen das Vorjahr um 626867 Mk. zugenommen. Allein auf Palmkerne und Palmöl kommt mehr als die Hälfte des gesamten Ausfuhrwertes.

Die weitaus stärkste Zunahme hat aber der Export und die Produktion von Kakao aufzuweisen.

Der Kakaoexport hat sich nämlich von 261 000 kg im Werte von 334 000 Mk. im Jahre 1900 auf 912 920 kg im Werte von 928 218 Mk. im Jahre 1903 gehoben. Also ein geradezu eklatanter Beweis für den Erfolg der Kakaoplantagen.

Diese Zahlen führen aber eine sehr deutliche Sprache. Wenn solche Fortschritte jetzt schon zu verzeichnen sind, wo fast gar keine wirklich dauernd gangbaren Wege ins Innere von Kamerun führen, welchen rapiden Aufschwung mufs der Handel nehmen, wenn die Kamerun-Eisenbahn erst vollendet sein wird!

Ist die Eisenbahn in allen Einzelheiten fertiggestellt und liegen die Stationen fest, dann wird es nur noch Aufgabe des Kaiserlichen Gouvernements sein, für die Herstellung guter Zufuhrwege aus allen Richtungen zu sorgen, um das Interessengebiet der Bahn so weit wie möglich auszudehnen. Daran ist auch gar nicht zu zweifeln.

Eine rapide Entwicklung des Personenverkehrs darf man allerdings zunächst nicht erwarten, einer solchen steht schon der Umstand im Wege, dafs in weiten Gebieten Kameruns bare Münze noch nicht im Umlauf ist und dafs die Eingeborenen daher kein Barvermögen besitzen. Durch zweckentsprechende und diesem Umstande

angepafste Verkehrseinrichtungen wird aber auch hierin leicht Wandel geschaffen werden können. Das lehrt am besten die Entwicklung der Congo-Eisenbahn und der Bahn Lagos—Ibadan. Desto stärker wird aber der Frachtverkehr sein, der gleich nach Herstellung der ersten Eisenbahnstrecke bedeutende Transporte zu verzeichnen haben wird.

Die erste Eisenbahn in Kamerun findet noch in weitestem Sinne freies Gelände vor sich. Tief eingreifende europäische Handelsbeziehungen sind noch nicht vorhanden, ausgebaute Wegenetze ebensowenig, es mufste daher Aufgabe der Tracierung sein, die Bedeutung der Linie nach weiten Gesichtspunkten zu prüfen, wobei aber auch die lokalen Verhältnisse richtig zu bewerten und zu würdigen waren.

Unter Berücksichtigung der Geländeverhältnisse darf die Bahn nicht übermäfsig teuer in der Anlage sein und soll billige Betriebsführung ermöglichen, ferner möglichst grofsen Verkehr leicht bewältigen können. Die Eisenbahn mufs namentlich die bevölkertsten Gegenden des Landes und solche Gebiete aufsuchen, wo günstige Gelegenheit zur Entwicklung von Landwirtschaft und Industrie vorhanden ist. An fruchtbaren Gegenden ist in Kamerun glücklicherweise noch reichlich Überflufs vorhanden.

Endlich soll die Tsâdsee-Eisenbahn bereits bestehende Handelsmittelpunkte miteinander verbinden und sich gleichzeitig an natürliche Verkehrswege anschliefsen, beispielsweise an schiffbare Wasserstrafsen von lokaler Bedeutung, welche das Verkehrsgebiet der Bahn vergröfsern können. Dabei mufs natürlich sorgfältig abgewogen werden, ob alle diese Ziele sich in einem Linienzuge vereinigen lassen, oder ob zur Vermeidung gröfserer Umwege vereinzelte Stichbahnen notwendig werden.

Aufgeschlossen mufs Kamerun von Duala aus durch zwei grofse Bahnlinien werden, eine nordöstliche Linie in Richtung auf den Tsâdsee und eine östliche Linie,

welche dem unteren und mittleren Laufe des Sânnâga folgt. Von diesen beiden Linien kommt z. Z. die erstere in Frage und zwar wird dieselbe in grofsen Zügen folgenden Verlauf zu nehmen haben: An möglichst vorteilhafter Stelle mufs zunächst der nördliche Gebirgskranz des Dualabeckens überschritten werden. Damit ist der Urwaldgürtel durchbrochen und tritt die Bahn in das breit sich ausdehnende Grasland ein. An das Grasland reichen die dicht bevölkerten Gebiete von Bali, Bafut und Bâmûm heran, die alle in annähernd gleicher Höhenlage mit dem erwähnten Graslande liegen. Man wird daher bereits in jener Gegend auf eine Teilung der Eisenbahn in mehrere Linien Bedacht nehmen müssen. Eine dieser Linien würde jedenfalls nach Norden bezw. Nordwesten zum Bali- und Bafutlande, eine andere nach Nordosten in Richtung auf die Stadt Bâmûm zu führen sein. Möglicherweise kommt auch noch eine Linie nach Osten in die weiter entfernten Gebiete von Tibati und Ngaúndere in Frage. Für die Weiterführung nach dem Tsâdsee wird von diesen Linien künftig die Richtung auf Bâmûm zu wählen sein, denn hier ist der quer vorliegende Gebirgszug wohl am leichtesten zu überschreiten und gleichzeitig führt diese Linie durch die am dichtesten bevölkerten Landstrecken. Die Emirate Banyo, Gaschaka, Kontscha und Laro werden hier in das Bahngebiet einbezogen. Ist erst Kontscha erreicht, so kann die weitere Linienführung keinem Zweifel mehr unterliegen. In nordöstlicher Richtung mufs die Bahn dann nach Garua und weiter nach Marrua geführt werden. Hier hat man die weite Niederung des Tsâdsee-Gebietes erreicht und nun mufs in erster Linie die Richtung auf die Stadt Dikoa eingeschlagen werden, mit Weiterführung längs der englischen Grenze und zwar bis zum Tsâdsee.

Auch eine Zweiglinie von Marrua auf die im französischen Gebiet liegende Stadt Massenya bis an den schiffbaren Schariflufs

heran, welcher die Landesgrenze bildet, würde vielleicht anzustreben sein.

Die zunächst für den Bau ins Auge zu fassende erste Strecke der Tsâdsee-Eisenbahn mufs jedenfalls den Urwaldgürtel durchbrechen und in die Graslandschaft hineinreichen, so dafs der Bereich der kleinen Negerstämme an der Küste, welche der Freiheit des Handels im Wege stehen, durchbrochen wird.

Diese 160 km lange erste Etappe der Eisenbahn soll in Hickory (Duala) beginnen und über den Bomono-Creek nach Muyuka, Nyombe, Lum, Lâlâ über Nnamba, Sente, Manengole, Ndonge, Kontschamba nach Ntore und Bayong gehen und dabei die Nlonako- bezw. Manenguba-Berge oberhalb des Plateaus des Nlonako-Berges passieren. Von Hickory bis Lâlâ steigt die Eisenbahn bis zu 300 m an. Von Lâlâ bis Bayong trägt die Eisenbahn den Charakter einer Gebirgsbahn und überwindet die weitere Steigung von 300 bis 900 m bis zur nächsten Erhebung. Soviel über die einzuschlagende Trace der Eisenbahn! —

Fast unmittelbar nach Erteilung der Reichskonzession für die Kamerun-Eisenbahn an das unter dem Präsidium Seiner Hochfürstlichen Durchlaucht des Fürsten zu Hohenlohe-Oehringen und Seiner Exzellenz des Grafen von Borcke-Stargordt stehende Syndikat trat am 14. September 1902 die vom Eisenbahn-Syndikat entsandte Expedition ihre Ausreise von Hamburg aus mit dem prächtigen Dampfer „Lucie Woermann“ an.*) Am 12. Oktober 1902 traf der Königliche Regierungsbaumeister Neumann von der Eisenbahnbaufirma Lenz & Co., Stettin-Berlin, in Duala ein und übernahm die technische Leitung der Expedition. Im Oktober waren in erster Linie wirtschaftliche Erhebungen und Untersuchungen

*) Die Reichs-Konzession wurde dem Kamerun-Eisenbahn-Syndikat nach fast zweijährigen Verhandlungen am 8. September 1902 erteilt, — 6 Tage später reiste unsere Expedition bereits nach Kamerun ab.

über die Verkehrsbedeutung der einzelnen Handelsplätze im Bereiche des Bahngebietes anzustellen. Gleich darauf wurde die nähere Umgebung von Duala, das Niederungsgebiet des Wuri, sowie das Gelände bei Yabassi erforscht, wobei auch die Umgegend von



Richard Romberg,
Kaiserlicher Stationschef in Johann-Albrechtshöhe (Kamerun).
Führer der Kamerun-Eisenbahn-Expedition
1902—1903.

Victoria untersucht wurde. Nachdem dann der Kaiserliche Stationschef Romberg, ein seit vielen Jahren im Schutzgebiet tätiger verdienstvoller Beamter, der Land und Leute ausgezeichnet kennt und dessen brillante Führung der Expedition ihre schwierige Aufgabe sehr erheblich erleichtert hat, mit Genehmigung der Kaiserlichen Regierung an die Spitze der Expedition getreten war, begann

Anfang November 1902 mit 50 Trägern und 3 Polizeisoldaten der Marsch ins Innere des Landes. Zunächst wurde das Gelände an den Hängen und am Fufse des Kamerungebirges aufgeklärt und die Erkundung des Mungo und des unteren Bakossytales nebst einem Teile der Balistrafse vorgenommen. Den ganzen Dezember nahm sodann die Untersuchung des Niederungsgebietes bei Duala, zwischen Wuri und Mungo, in Anspruch. In demselben Monat wurde die Expedition noch durch den inzwischen eingetroffenen Königlichen Regierungsbaumeister Reichow verstärkt. Es erfolgte alsbald die Festlegung des ersten Teiles der Bahnlinie. Im Januar 1903 wurde die weitere Tracierung der Bahn bis in die Nähe des Kûpéberges durchgeführt und das obere Bakossytal sowie die Balistrafse bis Bakundu-ba-Konge begangen.

Der Februar 1903 war dem Studium der Bau- und Betriebsverhältnisse auf der Englischen Colonialbahn Lagos—Ibadan in Nigeria und auf der Französischen Bahnlinie Kotonou—Kissi in Dahomey gewidmet. Dank freundlichem Entgegenkommen der Englischen und Französischen Behörden und Beamten fanden die Mitglieder der Expedition überall Gelegenheit, sich über die beim Bau und im Betriebe der betreffenden fremden Colonialbahnen gemachten Erfahrungen hinreichend zu orientieren. Namentlich kamen die Französischen Offiziere und Beamten in Dahomey den Deutschen Ingenieuren mit besonderer Freundlichkeit entgegen, wie überhaupt das Verhalten der Französischen und Englischen Colonialbeamten den Deutschen gegenüber die höchste Anerkennung verdient!

Im März 1903 endlich wurde der letzte Teil der projektierten Bahnlinie, vom Kûpéberge bis zum Manengubagebirge, unweit des Gebiets der Nordwest-Kamerungesellschaft, festgestellt. Damit war die gestellte Aufgabe, die Erkundung des Landes und vorläufige Tracierung einer passenden Bahnlinie, erfolgreich gelöst. Die Expedition konnte daher am 7. April von Duala aus die Rückreise nach Europa

antreten. Am 29. April 1903 trafen die entsandten Herren wohlbehalten wieder in Hamburg ein. Damit war auch die technische Grundlage für die erste Strecke der Kamerun—Tsâdsee-Eisenbahn glücklich erzielt worden!

Die Haltung der Eingeborenen gegenüber der Expedition war durchweg eine friedliche. Nur ein einziges Mal, in einem Dorfe der Banikaîs, nahmen die Neger eine feindliche Haltung an. Diese galt jedoch weniger der Expedition an und für sich, als den aus Neugier mitgelaufenen benachbarten Stammesangehörigen. Schnell liefs sich der Frieden wieder herstellen, nachdem den Eingeborenen klar gemacht worden war, dafs es sich nicht um einen Eingriff des Nachbarstammes in ihre Rechte handelte. Allgemein wurde der Eindruck gewonnen, dafs man bei ruhiger und freundlicher Behandlung der Neger viel weiter kommt, als durch ein scharfes Vorgehen oder gar durch Gewaltmafsregeln.

In gesundheitlicher Beziehung mufs hervorgehoben werden, dafs zwar zeitweise sowohl bei den weifsen wie auch bei den schwarzen Mitgliedern der Expedition leichte Erkrankungen an Dysenterie und Fieber vorkamen, dafs aber im allgemeinen der Gesundheitszustand ein recht guter war.

Als Ausgangspunkte für die Eisenbahn kamen an der Küste nur die Orte Victoria und Duala in Frage. Victoria schied sofort aus, als sich herausstellte, dafs der Bau am Fufse bezw. am Hang des Kamerungebirges sehr erhebliche technische Schwierigkeiten bot, auch ungünstige Steigungsverhältnisse vorhanden sind, welche schlechte Betriebsverhältnisse zur Folge haben müfsten.

Von Duala aus wurde zunächst die Gegend östlich des Wuri, in dem grofsen Becken des Flusses untersucht. Hier liegt die Station Yabassi, am Rande der Ebene vor dem vom Wuri durchbrochenen Gebirge. Da dieser Platz schon jetzt gute Handelsbeziehungen mit dem Hinterlande hat, so mufste die Heranführung der

XXIII.

Die erste Etappe der Tsâdsee-Eisenbahn: Hickory (Duala)—Nlonakoberg—Manenguba-gebirge.

Das Duala gegenüberliegende Ufer ist bei Hickory ganz hervorragend für einen Güterumschlag zwischen Eisenbahn und Seeschiffen und für eine Bahnhofsanlage gröfseren Umfanges geeignet. Dicht vor dem Ufer hat der Flufs bei Ebbe eine Tiefe von 11 bis 13 m, wo die gröfsten Dampfer ankern können und unmittelbar dahinter findet sich weit ausgedehntes, ebenes Gelände für die Bahn in zweckentsprechender Höhenlage. Hickory liegt, wie die dem Buche beigegebene Karte veranschaulicht, auf einer in das Kamerunbecken einspringenden Landspitze, an welcher Stelle die Wassertiefe völlig ausreicht für den Verkehr der gröfsten Handelsschiffe. Die Umschlags-Einrichtungen, sowie der Umschlags-Betrieb werden daher verhältnismäfsig billig werden. Von Hickory ist mit Ausnahme einer nur einige 100 m breiten, etwa 9 m unter dem niedrigsten Wasserstande liegenden Barre eine hinreichend tiefe Fahrstrafse nach der offenen See vorhanden. Die Durchbaggerung der Barre ist übrigens vom Gouvernement geplant und dürfte bald erfolgen.

Hickory, mit seinem ruhigen Wasser und der überaus günstigen Lage, bietet jedenfalls im Vergleich zu fast allen übrigen Handelshäfen an der westafrikanischen Küste geradezu ungewöhnlich günstige Umschlags-Verhältnisse.

Getrennte Bahnhöfe für den Personen- und Güterverkehr sowie für den Umschlagverkehr zu Schiff brauchen daher nicht angelegt zu



Häuptling mit Familie in Malimba (Kamerunfluß-Mündung).

werden. Es kann vielmehr Alles von einer einzigen Stelle aus mit konzentriertem Personal geleitet werden.

Von Hickory (Hickory-Point) ist die Bahn zunächst etwa 2—3 km in gerader Linie südlich der Dörfer Bonassame und Bonabery zu führen. Bei Bonabery liegt das geeignetste Bahnhofsterrain. In merkantiler Beziehung ist Hickory-Bonabery schon jetzt wichtig, was daraus hervorgeht, dafs die in Duala ansässigen Handelshäuser hier bereits Filialen usw. eingerichtet haben. Demnächst mufs die Bahn nordwestliche Richtung annehmen bis zu dem Übergang über den Bomono-Creek. Ist dieser passiert, dann müssen der von Bomono-ba-Yedu nach Ngori verlaufende Höhenrücken und das dahinter liegende kleine Flufstal vor Bomono an vorteilhafter Stelle überschritten werden. Die Linie ist dann längs des letztgenannten Flufstales an dessen westlichem Berghang weiterzuführen, bis sie zwischen Susa und Makimbe die Wasserscheide der nach Südwesten und Nordosten ablaufenden Bäche erreicht. Hinter dieser Wasserscheide wird man an dem westlich von Makimbe sich hinziehenden Abhange weiter tracieren und den zwischen Makimbe und Kāki verlaufenden Bach unterhalb jener Stelle überbrücken müssen, wo er sich aus nördlicher in östliche Richtung wendet. Diesem Bache stromauf folgend, mufs die Linie westlich von Kāki weiterlaufen.

Hinter Kāki tritt die Bahn in ein grofses Waldgebiet ein, das bis Muyūka reicht. Hier folgt man am besten zunächst dem begangenen Verbindungswege zwischen beiden Orten. Vor der Stelle, wo dieser Weg den ersten nach Westen fliefsenden Bach erreicht, mufs man indessen östlich ausbiegen, um das Quellgebiet dieses und der folgenden gleichlaufenden Bäche zu umgehen oder wenigstens diese Bäche in ihren obersten Läufen zu überschreiten. Bevor dann Muyūka erreicht ist, wird die Linie eine nordwestliche Richtung annehmen müssen, damit das Tal des nörd-

lich von diesem Orte nach Osten fliefsenden, tief eingeschnittenen Baches ebenfalls umgangen oder an geeigneter Stelle überschritten wird, sowie um auch näher an das bevölkerte Gebiet bei Nô heranzukommen. Wie weit östlich man hier mit der Linie zu gehen hat, ergibt das Gelände des nach dem Mungo zu, in Richtung auf Mundame, ansteigenden mächtigen Bergstockes. Nördlich von Muyūka mufs die Linie nach Nkwangsi weiter traciert werden und den Abhang dieses Bergstockes in passender Höhenlage noch weiter verfolgen, bis eine günstig gelegene Übergangsstelle über den Fanyang-Flufs erreicht ist und die Linie in das nordöstlich nach dem Diungoberge zu sich flach ausdehnende Gelände geführt werden kann. Der Diungoberg bietet die am weitesten nach Süden vorgeschobene Steinmasse zur Beschaffung des für den Oberbau der Bahn erforderlichen Bettungsmaterials dar und besitzt deshalb für den Bahnbau eine hervorragende Wichtigkeit.

Vom Diungo aus war die Auswahl der Bahnlinie übrigens zweifelhaft, weil von hier aus, je nach Wahl des für die Überschreitung des Randgebirges geeigneten Punktes aus dem Dualabecken heraus, verschiedene Wege eingeschlagen werden mufsten. In Frage konnten hierbei nur drei Richtungen kommen: 1. eine nordnordwestliche in Verfolgung des oberen Mungolaufes und der Balistrafse, 2. eine nördliche durch das Bakossygebiet hindurch und 3. eine nordnordöstliche auf die sattelförmige Einsenkung zwischen dem Manengubagebirge und dem Nlonakoberge zu.

Die älteren Untersuchungen über die Linienführung der Bahn bewegten sich fast alle nur in der Richtung des oberen Mungo und folgten der Balistrafse. Zwar kommt man mit dieser Linie auf verhältnismäfsig niedriger Höhenlage am weitesten ins Land hinein, doch ist nachher der Aufstieg auf das Plateau, welches zur Weiterführung der Bahn erreicht werden mufs, aufserordentlich schwierig, so dafs diese Linie, wenn dieselbe einmal neben der Hauptlinie ins

Auge gefafst werden sollte, wohl für alle Zukunft eine Sackbahn mit dem Endpunkte bei Tinto bleiben würde. Das aber mufs unbedingt vermieden werden!

Der jetzige Handelsverkehr im Interessengebiet der Balistrafse ist auch noch nicht bedeutend genug, um jetzt schon eine Eisenbahn dahin zu rechtfertigen. Auf ihrer Station Tinto hat die „Nordwest-Kamerungesellschaft" beispielsweise bei weitem nicht den Handel so weit fördern können, dafs er an denjenigen von Yabassi heranreicht, trotzdem die Gesellschaft in Tinto innerhalb ihres Konzessionsgebietes arbeitet, in Yabassi aber gegen starke Konkurrenz anzukämpfen hat. Es steht auch nicht zu erwarten, dafs durch eine Eisenbahn in absehbarer Zeit auf der Balistrafse der Verkehr eine besonders hohe Entwicklung nehmen wird, weil der hier verfolgte Tälerzug von steilen und hohen Gebirgswänden umgeben ist, welche für bequeme Wegeanlagen unbrauchbar sind und das Interessengebiet der Bahn daher hier keine weite Ausdehnung zulassen würde. Plantagenland ist zwar vereinzelt vorhanden, doch nicht in hervorragender Qualität und das Beste davon haben die Eingeborenen bereits für sich in Kultur genommen. — Infolge dieser Ermittlungen wurde das Bahnprojekt im Zuge der Balistrafse nicht weiter verfolgt.

Bei der Linie durch das Bakossygebiet ist das Randgebirge bei Ninong, wo das Bakossy- und das Manengubagebirge zusammenstofsen, zu überschreiten. Dieser Punkt liegt verhältnismäfsig hoch und um ihn zu erreichen, wird auf der Westseite des Kûpéberges, auf langen Strecken, die Bahn am Hang geführt werden müssen, so dafs hier die Stationen unvorteilhaft für den aus der Talebene kommenden Verkehr liegen würden.

Plantagenland ist im ganzen Bakossyland mit Ausnahme des tief am Mungo liegenden Gebietes zwar überall in bester Qualität vorhanden, doch ist die Breite des Landes nicht grofs. Es wurde daher auch diese Linie nicht in Angriff genommen.

Dagegen ist die Linie in Richtung auf die Einsenkung zwischen Manengubagebirge und Nlonakoberg unbedingt die beste, sie überschreitet das Randgebirge an seiner niedrigsten Stelle und liegt in breitem Gelände, das durchweg aus Basaltboden besteht, also zur Anlage von Plantagen überall sehr geeignet ist. Die Gegend ist stark bevölkert und sind die Eingeborenen durchaus arbeitsam, wie man aus der von ihnen betriebenen Landwirtschaft erkennen kann. Da sich ferner dieser Linie leicht eine solche Führung geben läfst, dafs sie nahe an das stark bevölkerte obere Bakossygebiet herankommt, so wurde ihr der Vorzug vor allen anderen Routen eingeräumt. Die kilometrischen Kosten würden bei allen drei Bahnlinien übrigens annähernd gleiche sein (ca. 100 000 Mk. pro km).

Die jetzt gewählte Bahnlinie umgeht den Kûpéberg östlich, sie wird daher ebenfalls schon östlich um den Diungo herumgeführt werden müssen. Hier liegt sie auch den gut bevölkerten Dörfern des Barombi- und Mamelogebietes am nächsten. In der am Fufse des Kûpéberges sich ausbreitenden Ebene ist die Bahn dann östlich von Lúm und Lâlâ, bis in die Nähe des Dibombe und in dessen Flufsgebiet nach Norden zu führen. Dort ist der geeignetste Punkt zur Einbeziehung der oberen Bakossydörfer in das Interessengebiet der Bahn und von hier mufs die Linie dann nach Osten bezw. Nordosten geführt werden, allmählich ansteigend und die dicht bevölkerten Gebiete bei Manengole und Ndonge berührend. Bei diesem Orte ist bereits der eigentliche Urwaldgürtel durchbrochen. Die Bahn tritt an dieser Stelle in das Grasland ein, welches an jener Stelle der Küste am nächsten liegt, während es sonst 200 km und weiter von derselben entfernt bleibt. Als vorläufiger Endpunkt der Eisenbahn ist die Stelle geeignet, wo das Gebiet der Banikais an das Gebiet des nächsten Stammes, der Bayongs, grenzt. Für die Wahl des einstweiligen Endpunktes der Eisenbahn in der Einsattlung des Nlonako- und Manengubagebirges

ist namentlich mafsgebend gewesen, dafs an jener Stelle das Tafelland leichter zu ersteigen ist, als an irgend einer anderen sonst noch geeigneten Stelle von Kamerun. Nicht unerwähnt darf bleiben, dafs die geschlossene, ununterbrochene Urwaldzone im Zuge der Bahnstrecke Hickory—Nlonako besonders kurz ist. Bei einer Gesamtlänge von 160 Kilometern reicht nämlich der Urwald nur etwa von km 20—25 der betr. Bahnstrecke. Nördlich von km 55 bis ca. 90 (Südabhang des Kûpéberges) ist der Urwald bereits vielfach gelichtet und mit Elefantengras durchsetzt, bietet also auch für die spätere Besiedlung keine Hindernisse dar. Das Urwaldgebiet ist auch ziemlich dicht bevölkert. Nördlich von km 90 tritt der bis dahin überragende Urwald zurück und überragt offenes Gelände, welches in nördlicher Richtung vielfach sogar so dicht bevölkert ist, dafs man stundenlang durch grofse Eingeborenenfarmen marschiert.

Die Bevölkerung in dem ganzen, von der Bahnstrecke durchzogenen Gebiete ist eine recht zahlreiche.

Die Schätzung der Einwohnerzahl ist aber deshalb schwierig, weil die Hütten der Eingeborenen nicht in geschlossenen Ortschaften liegen, sondern über das Land zerstreut sind. Die weiten Flächen am Kûpéberge, sowie am Fufse des Manengubagebirges, sind wegen ihrer gesunden Lage und grofsen Fruchtbarkeit für eine spätere Besiedelung mit Europäern besonders geeignet.

Als zweite Etappe der Tsâdsee-Eisenbahn mufs die Linie vom Manengubagebirge nach Bamûm ins Auge gefafst werden. Bamûm, die Hauptstadt des gleichnamigen Sultanats, ist durchweg stark bevölkert und reich an Ölpalmen, Kautschuk und Elfenbein. In technischer Hinsicht dürfte die Fortführung der Eisenbahn nach Bamûm keinerlei Hindernissen begegnen, wie das die Berichte des Oberleutnant Hirtler über eine im Jahre 1903 von Bamûm nach Yabassi unternommene Expedition deutlich erkennen lassen.

Von Bamûm aus mufs die Eisenbahn später in das Tsâdsee-Gebiet weiter geführt werden und zwar auf der Route: Banyo—Gaschaka—Kontscha—Garua—Marrua—Dikoa. Nach Ansicht der besten Kenner jener Gegend bietet das Terrain von Bamûm bis zum Tsâdsee keine erheblichen technischen Schwierigkeiten mehr dar.

In bezug auf die eigentliche Bauausführung der ersten Strecke der Eisenbahn sind folgende Vorschläge zu machen:*)

Spurweite. — Als Spurweite wird das Mafs von 3 Fufs 6 Zoll englisch = 1,067 m (Kapspurweite) zu wählen sein, welches sämtliche Englischen Bahnen sowie die benachbarte Bahn: Lagos—Ibadan, besitzen. Der kleinste Halbmesser wird auf 100 m festgesetzt werden können und die Maximalsteigung auf 1 : 60. Als Bahnlänge werden vorläufig 160 km zu veranschlagen sein.

Grunderwerb. — Ein Erwerb von Grund und Boden aus fremdem Eigentum ist nicht erforderlich, doch wird eine angemessene Entschädigung für Vernichtung von Aufwuchs bei der Durchbrechung einiger Negerdörfer nicht zu vermeiden sein. Für die Regelung des Grunderwerbs und die Festsetzung etwaiger Entschädigungen wird zweckmäfsig seitens des Kaiserlichen Gouvernements ein besonderer Kommissar für die ganze Bahnlinie zu bestellen sein.

Erdarbeiten. — Zu roden ist nur die Breite des eigentlichen Bahnkörpers mit Seitengräben. Auf den Windbruchstreifen können die Baumstubben im Erdreich verbleiben, es kann auch der Busch ohne Nachteil für die Bahn stehen bleiben.

Bei der Ausführung der Erdarbeiten mufs möglichst darauf hingearbeitet werden, dafs die Einschnittsmassen in die Dämme

*) Nachstehende Ausführungen sind in erster Linie für den Fachmann bestimmt, gleichwohl dürfte die Schilderung des technischen Urteils auch für alle diejenigen Interesse bieten, welche sich über die Technik des Bahnbaues in den Tropen interessieren.

eingebaut werden. Der Transport dieser Erdmassen erfolgt bei kurzen Entfernungen am besten, der Arbeitsgewohnheit der Neger entsprechend, durch Tragen kleiner Mengen (bis zu 30 kg pro Kopf). Auf weitere Entfernungen wird möglichst sofort Maschinenbetrieb eingerichtet werden müssen, weil in der tropischen Hitze jede aufsergewöhnliche körperliche Anstrengung sich von selbst verbietet.

Wegeübergänge. — Da ein festes Wegenetz im Lande noch nicht besteht, wird man auch nicht viele Wegeübergänge zu machen brauchen, nur bei Dörfern sind meist ausgesprochene Wege vorhanden und auch diese können in einfachster Weise über die Bahn geführt werden, weil sie nur begangen, nicht befahren werden. Über- und Unterführungen von Wegen kommen nicht vor.

Brücken und Durchlässe. — Soweit irgend möglich, wird man das in Nähe der Baustelle sich vorfindende natürliche Baumaterial verwenden müssen und daher in weitestem Umfange von Beton Gebrauch machen können. Im Lateritgebiet führen die Bäche und Flüsse durchweg groben Sand und Kies, der vorzüglich für Beton geeignet ist. Im Basaltgebiet ist als Ersatz hierfür der ebenfalls in den Bächen sich findende Schlackensand gut zu gebrauchen. Steine sind im Lateritgebiet nicht vorhanden, im Basaltgebiete meistens nur an den Berghängen und in den Flufsbetten. Kalk ist am Mungo, dort, wo sich die Bahn diesem Flufs am meisten nähert, in reichen Mengen und guter Qualität, schon 1896 von Prof. Wohltmann frei zutage liegend aufgefunden worden. Seine Beschaffung bietet auch keinerlei Schwierigkeiten.

Bei einigen gröfseren Flüssen, die zu überschreiten sind, wird man der Spannweite und geringen Höhe wegen Eisenkonstruktion verwenden müssen. Im übrigen sind massive Bogenbrücken und bei kleineren Wasserläufen Plattendurchlässe zur Anwendung zu bringen. Letztere wird man zweckmäfsig in weitestem Umfange als Ersatz für die sonst üblichen Rohrdurchlässe anwenden, da der Transport der

Röhren zur Baustelle sehr kostspielig und schwierig ist, während man anderseits den Betonunterbau der Plattendurchlässe aus Zement mit Eiseneinlage an Ort und Stelle herstellen kann.

Telephonanlagen. — Die endgültige Telephonleitung wird eiserne Stangen haben müssen, die gegen Rosten geschützt sind. Die Leitung wird aus Bronzedraht bestehen müssen und die Sprechapparate müssen so gebaut sein, dafs auch sie nicht leicht rosten.

Eine provisorische Telephonleitung mufs jedenfalls schon gleich beim Beginn des Baues auf der ganzen Arbeitslänge zur Ausführung gebracht werden, damit eine schnelle und leichte Verständigung zwischen den einzelnen Arbeitsstellen erzielt werden kann.

Hochbauten. — Nur auf dem Bahnhof in Hickory-Bonabery und auf dem vorläufigen Endbahnhof der Bahn werden gröfsere Hochbauten erforderlich sein. Auf den Zwischenstationen sind gewöhnliche Wellblech- oder Bretterbuden mit angebauter offener Halle ausreichend. Einige derselben werden noch einen Übernachtungsraum für weifses Streckenpersonal enthalten müssen. Bei den Hochbauten in den niedrig gelegenen Gebieten mufs vor allen Dingen Wert darauf gelegt werden, dafs die Seebrise durch alle Räume streichen kann, ferner müssen die Arbeitsräume mit Drahtgaze überall moskitosicher abgeschlossen werden. Rings um jedes Haus mufs sich zum Schutz gegen die Sonne eine breite Veranda herumziehen. Im übrigen werden die Gebäude wegen etwaiger Tornados mit festem Verband, aber sonst in leichtester Bauart auszuführen sein.

Da zunächst zureichende Wohnungen für Weifse weder am Anfang noch am Ende der Bahn vorhanden sind, mufs von vornherein für die genügende Anzahl von Dienstwohnungen gesorgt werden und da auch für die Verpflegung der einzelnen Beamten aufserhalb der eigenen Beamtenkolonie sich keine Gelegenheit bietet, so wird an jeder Stelle,

wo eine gröfsere Zahl von Beamten stationiert ist, eine Art Kasino eingerichtet werden müssen.

Werkstätten. — An einem Ende der Bahn, am besten bei der Zugbildungsstation, wird eine Hauptwerkstätte errichtet werden müssen, die so auszustatten ist, dafs sie alle vorkommenden Reparaturen und Erneuerungen ausführen kann. Am anderen Ende der Bahn, wo die Züge nur vorübergehenden Aufenthalt haben, genügt dann eine Reparaturwerkstätte.

Aufserordentliche Anlagen. — Hierher gehören die Umschlagseinrichtungen für den Verkehr zwischen Bahn und Seeschiffen. Ortsüblich ist in den Tropen überall die Anlage von Landungsbrücken, und da vor dem Ufer bei Hickory sehr bald grofse Wassertiefe erreicht werden kann, so sind die Landungsbrücken auch bis an diese Wassertiefe heranzuführen. Unmittelbar hinter der Landungsbrücke ist ein Zollschuppen nebst eingefriedigtem Zollhof herzustellen.

Betriebsmittel. — Die Betriebsmittel müssen einfach und kräftig gebaut werden. Die Personenwagen müssen nach indischem Muster vor allen Dingen luftig sein und dürfen sich unter der Einwirkung der heifsen Sonne im Innern nicht zu stark erhitzen, sie müssen daher doppelte Decken sowie in den oberen Seitenteilen doppelte Wände haben, zwischen denen leicht Luft zirkulieren kann. Die Güterwagen sind zweckmäfsig so einzurichten, dafs sie aus offenen in bedeckte Wagen leicht umgestaltet werden können. Einige offene Güterwagen müssen auch zur Aufnahme von Drehschemeln für Langholztransporte geeignet sein.

Für die Ausführung der Hochbauten ist es zweckmäfsig, das Holz gleich im Urwalde zurecht zu schneiden und zu diesem Zwecke wird man von vornherein eine provisorische Schneidemühlenanlage an geeigneter Stelle errichten müssen.

Als Aufsichtspersonal wird man zunächst nur Weifse verwenden können, zu Arbeitern dagegen lediglich Schwarze. Diese müssen auf möglichst lange Zeit angeworben werden und zwar, wenn irgend angängig, aus der an der Bahn wohnenden Bevölkerung, damit diese mit dem neuen Verkehrsmittel schnell vertraut wird.

Besonders wichtig beim Bau in den Tropen ist die Krankenfürsorge für das Beamtenpersonal und für die Arbeiter. Erforderlich ist, dafs der Sanitätsdienst durch Ärzte und besonders ausgebildete Lazarettgehilfen ausgeübt wird, die auf den verschiedenen Baustellen regelmäfsige Besuche zu machen haben und leichte Kranke in eigenen Baracken behandeln, während schwerer Erkrankte dem Hospital in Duala überwiesen werden müfsten. Ein ausreichendes Ärztepersonal wird daher nicht zu entbehren sein.

Bei sorgfältiger Berechnung hat sich ergeben, dafs die erste Strecke der Kamerun—Tsâdsee-Eisenbahn, bei einer Länge von 160 km, gegen 16 Millionen Mk. kosten wird, also ca. 100000 Mk. pro Kilometer. Sehr ratsam ist es aber, das Kapital auf 17 Millionen Mk. zu normieren, um für alle Eventualitäten durch einen Reservefonds von 1 Million Mk. geschützt zu sein. Die ganze Eisenbahn-Linie zum Tsâdsee, in einer Entfernung von ca. 1000 km, würde also einen Betrag von 100 bis 120 Millionen Mk. nicht übersteigen. Für den Bau kommt zunächst aber nur die erste Strecke: Hickory—Manengubagebirge in Betracht. Erst wenn diese Strecke sich, wie vorauszusehen ist, gut rentiert, soll der Weiterbau der Eisenbahn etappenweise in Angriff genommen werden. Es kann also keine Rede davon sein, dafs sofort die ganze Bahnstrecke bis zum Tsâdsee gebaut werden soll. Schon aus finanziellen Gründen wäre das nicht zweckmäfsig.

Die Baukosten von 100000 Mk. pro Kilometer sind übrigens keineswegs für Afrika als hohe zu bezeichnen. Bei der grofsen Congo-Eisenbahn sind pro km 187500 Frcs. bezahlt worden (nach andern

Quellen nur 150000 Frcs.). Auch bei der Englisch-Ostafrikanischen Eisenbahn von Mombassa nach dem Victoria-Nyanza und bei der Lagos-Eisenbahn übersteigen die Baukosten den Betrag von 100 000 Mk. pro Kilometer erheblich.

Bei der Fortsetzungsstrecke der Deutschen Usambara-Eisenbahn (Linie Korogwe—Mombo) sind die Baukosten auf ca 74000 Mk. pro Kilometer berechnet und bei der Togo-Eisenbahn (Lome—Palime) 122 km lang, sind 65000 Mk. Baukosten pro Kilometer vom Reich bewilligt worden. Auch bei der Deutsch-Ostafrikanischen Eisenbahn Dar-es-Saláam—Mrogoro betragen die Baukosten 100000 Mk. pro Kilometer.

Fahrgeschwindigkeit. — Für die Kamerun—Tsâdsee-Eisenbahn ist eine Geschwindigkeit von zunächst 40 km pro Stunde vorgesehen worden. Die 160 km lange Strecke von Duala—(Hickory) nach dem Manengubagebirge ist somit in ca. 4 bis 4½ Stunden zurückzulegen.

Die ganze 1000 km lange Strecke bis zum Tsädsee dürfte später also in ca. 40 bis 45 Stunden Fahrzeit bequem zu bewältigen sein.

XXIV.

Schlufswort.

Wie die Erfahrungen im westafrikanischen Kolonialgebiete durchweg gezeigt haben, passen sich die Neger allen neuen Verkehrseinrichtungen sehr schnell an. Post, Telegraph und Telephon haben sich in kurzer Zeit bei ihnen eingebürgert und werden viel benutzt. Aus den Erfolgen der grofsen Congo-Eisenbahn sowie der Bahn von Lagos nach Ibadan geht auch hervor, dafs die eingeborene Bevölkerung nicht unbeweglich bleibt, sobald sie erst mit den Einrichtungen und Vorteilen der Eisenbahn vertraut geworden ist. Die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn darf also auf eine gute und schnell wachsende Rentabilität rechnen.

Sind hiernach die natürlichen Bedingungen zu günstiger Entwicklung der Kamerun-Eisenbahn in reichem Mafse vorhanden, so bedarf es nur noch des dauernden Wohlwollens der Kaiserlichen Regierung und der Interessenten, um das Unternehmen bald zu rechter Blüte zu entfalten und der Kolonie damit den vollen Segen der Kultur zu bringen. Hieran ist aber bei dem aufserordentlichen Interesse, das die Kaiserliche Kolonialverwaltung und die in Kamerun tätigen Kaufleute und Pflanzungsgesellschaften dem Bahnprojekt entgegenbringen, nicht zu zweifeln. Man kann daher mit Fug und Recht der Eisenbahn eine gute Zukunft prognostizieren.

Eine Berechnung über die künftigen Einnahmen der Eisenbahn läfst sich natürlich erst dann bewirken, wenn die Kamerun-Eisenbahn



Zeltlager der Kamerun-Eisenbahn-Expedition.
6. Dezember 1902.

wenigstens in ihrer ersten Strecke sich im Betriebe befindet. Wohl aber läſst sich schon jetzt einigermaſsen übersehen, welche Rentabilität die Kamerun—Tsâdsee-Eisenbahn haben wird, wenn man die Resultate der unter ganz ähnlichen Bedingungen arbeitenden Lagos-Eisenbahn prüft.

Diese Eisenbahn hat nämlich schon im ersten Vierteljahr eine Einnahme von 4000 Mk. pro Kilometer erzielt. Im Laufe von kaum 2 Jahren steigerte sich dieselbe bereits auf das Eineinhalbfache; sie beträgt also erheblich mehr als die durchschnittliche Einnahme der meisten deutschen Privatbahnen.

Die günstige Entwicklung der Lagos-Eisenbahn läſst auch darauf schlieſsen, daſs innerhalb einer zehnjährigen Periode die Einnahme der Kamerun-Eisenbahn die Summe von 10000 Mk. pro Kilometer übersteigen wird. Wenn man auch aus Vorsicht selbst annehmen will, daſs die erste Strecke der Tsâdsee-Eisenbahn erst in 5 Jahren diejenige Rentabilität erreichen wird, welche die Lagos-Eisenbahn bereits nach 2 Jahren erzielt hat, d. h. 6000 Mk. pro Kilometer, so würde sich bei einer Gesamtlänge von 160 km schon nach 5 Jahren die Einnahme der ersten Strecke der Kamerun—Tsâdsee-Eisenbahn stellen auf:

160 × 6000 Mk. = 960000 Mark pro Jahr.

Die Gütertarife sämtlicher Tropenbahnen erreichen übrigens erfahrungsgsmäſs das Zehn- bis Zwanzigfache der Tarife der Preuſsischen Staatseisenbahnen. Die Zahl der Züge ist aber naturgemäſs noch eine bei weitem geringere. Der Verkehr der Eisenbahn wird auch wahrscheinlich, wie allgemein in den Tropen üblich, nur am Tage stattfinden. Daſs die Einnahmen sich bald ganz erheblich steigern werden, sobald durch den Einfluſs der Eisenbahn sich der Handel und Plantagenbetrieb in Kamerun weiter entwickelt haben wird, liegt auf der Hand. Schon nach 5 bis 8 Jahren dürfte

die Rentabilität der Kamerun-Eisenbahn in der zunächst in Betracht kommenden Ausdehnung von 160 km sich jedenfalls sehr günstig gestalten.

Die besten Kenner Afrikas haben Kamerun als die hoffnungsvollste Deutsche Kolonie bezeichnet. Und in der Tat, wenn ein Land Aussicht auf reiche Entwicklung bietet, so ist es sicherlich unser schönes Kamerun. Es kann daher nicht mehr daran gezweifelt werden, dafs die Erschliefsung des Landes durch einen Schienenweg, der von der Küste in das ferne Hinterland führt, einen grofsen und schnellen Aufschwung des Handels und Verkehrs herbeiführen wird. Die Erfahrungen, welche mit der Congo-Eisenbahn sowie mit der Bahn in Dahomey und mit der Lagos-Bahn gemacht worden sind, ergeben zur Evidenz, welchen vorteilhaften Veränderungen und grofsen Fortschritten Afrikanische Kolonien durch den Bau von Eisenbahnen entgegengeführt werden können. Für den Weltverkehr ist die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn unbedingt von der allergröfsten Wichtigkeit.

Bisher war der Güter- und Personenverkehr nach den Tsâdsee-Ländern und dem benachbarten Teile des Sûdans nämlich überaus schwierig und gefährlich und erforderte viele Monate. Die Kosten der Transporte waren daher auch geradezu enorm hohe. Die alten Karawanenstrafsen von Tripolis durch die Sahara über Ghadames—Zinder—Sokoto—Kano—Bornu und über Murzuk nach dem Tsâdsee sind sehr unsicher und bieten grofse Gefahren.

Die Wasserstrafse vom Atlantischen Ozean durch Englisches Gebiet über den Niger-Benuë ist nur bis Garua passierbar und von hier bis zum Tsâdsee ist noch ein weiter Weg, der zunächst für den Verkehr nicht in Betracht kommt. Ist erst die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn vollendet, so werden Reisende und Güter in der Zeit von 4 bis 5 Tagen von der Kamerunküste aus den Tsâdsee erreichen können. Die ganze Reise von

Hamburg bis zum Tsâdsee würde dann nur 23 bis 24 Tage in Anspruch nehmen. Der reichste Teil von ganz Zentralafrika wäre endlich dem Weltverkehr eröffnet und würde sich bald ein reger Güteraustausch entwickeln.

In Frankreich, das natürlich das gröfste Interesse daran hat, sein zentralafrikanisches Colonialgebiet zu erschliefsen, verfolgt man die Entwicklung des Deutschen Bahnprojektes übrigens mit der gröfsten Aufmerksamkeit und dürfte wahrscheinlich eine Anschlufslinie von Massenya aus sofort in Angriff genommen werden, sobald die Tsâdsee-Eisenbahn Marrua erreicht haben wird.

Ganz abgesehen von der grofsen wirtschaftlichen Bedeutung der Deutschen Tsâdsee-Eisenbahn ist der Bahnweg ins Innere von Kamerun auch in militärischer Hinsicht für Deutschland sehr wichtig. Wenn auch grofse Aufstände in Kamerun unwahrscheinlich sind, mufs man doch stets auf der Hut sein. Das sicherste Mittel, um allen Eventualitäten zu begegnen, ist aber unbedingt eine leistungsfähige Eisenbahn. Deutschland wäre dadurch in die Lage gesetzt, jederzeit mit Schnelligkeit Truppen in die gefährdeten Gebiete zu werfen.

Der Mangel an Eisenbahnen in Südwestafrika hat zweifellos dem Deutschen Reiche grofse Verlegenheiten und enorme Kosten verursacht. Der Hereroaufstand hätte sicher mit viel weniger Opfern an Gut und Blut niedergeworfen werden können, wenn das südwestafrikanische Schutzgebiet durch eine grofse Eisenbahn völlig erschlossen gewesen wäre.

Die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn dürfte sich also nicht nur für die Kolonie selbst, sondern auch für das Deutsche Reich und dessen Machtstellung in Afrika als segensreich und hochbedeutsam erweisen.

Den Bemühungen des unter der Leitung des Fürsten Christian Kraft zu Hohenlohe-Oehringen und meiner Person

stehenden „Kamerun-Eisenbahn-Syndikats“ ist es inzwischen unter lebhafter Förderung der Kaiserlichen Regierung und unter der Mitwirkung unseres technischen Beirates, des Geheimen Kommerzienrats Fr. Lenz, erfreulicherweise gelungen, auch die Finanzierung der Kamerun-Eisenbahn erfolgreich durchzuführen.

Zu diesem Zwecke wurde neuerdings ein besonderes Finanz-Konsortium gebildet, dem — aufser dem „Kamerun-Eisenbahn-Syndikate“ selbst — u. a. angehören: die „Berliner Handelsgesellschaft“, die „Bank für Industrie und Handel“, die „Disconto-Gesellschaft“, die „Nationalbank für Deutschland“, der „A. Schaaffhausensche Bankverein“, S. Bleichroeder, von der Heydt & Co., die „Actiengesellschaft für Verkehrswesen“, sämtlich zu Berlin, die „Norddeutsche Bank“ in Hamburg, das Bankhaus Wm. Schlutow in Stettin, M. M. Warburg & Co. in Hamburg, Friedrich Krupp in Essen, C. Woermann in Hamburg u. a. m.

Das Grundkapital der zu errichtenden „Kamerun-Eisenbahn-Gesellschaft“ wird auf 17 Millionen Mark normiert werden. Die mafsgebenden Deutschen Finanz-Institute haben bei dieser Gelegenheit aufs neue ihren weiten Blick und ihre Sympathie für gesunde koloniale Unternehmungen glänzend dokumentiert. Jedenfalls haben sich die betreffenden Banken erhebliche Verdienste dadurch erworben, dafs sie die Ausführung der Kamerun-Eisenbahn durch die bereitwillige Zeichnung der erforderlichen Mittel (für den Bau der ersten Bahnstrecke von 160 km) unterstützt haben.*)

Möchte nun auch der Reichstag durch baldige Annahme der betr. Regierungsvorlage und Bewilligung der geforderten Zinsgarantie von nur 3 %, und zwar nur für einen Teil (etwa 11 Millionen Mark)

*) Etwaigen Interessenten bin ich gern bereit jede Auskunft über Kamerun und das Eisenbahn-Unternehmen auf Wunsch zu erteilen.

C. René, Berlin, Unter den Linden 5/6.

des nötigen Kapitals, das seinige tun, um die wertvollste Kolonie, welche das Deutsche Reich besitzt, endlich dem Weltverkehr zu eröffnen. Dem Deutschen Handel und der heimischen Industrie wäre damit ein reiches Absatzgebiet von der Gröfse des Deutschen Reiches erschlossen, zugleich aber die Möglichkeit gegeben, auf dem fieberfreien Hochlande von Kamerun, in gesunder fruchtbarer Gegend Deutsche Ansiedlungen und Plantagen entstehen zu lassen.

Für wirklich berechtigte koloniale Forderungen hat der Reichstag fast immer durchaus Verständnis und Entgegenkommen gezeigt. Fast alle Parteien sind sich heute darüber einig, dafs unsere Kolonien nur durch Eisenbahnen gehoben und erschlossen werden können. Namentlich wenn es sich, wie in diesem Falle, nicht um uferlose Projekte, sondern um eine durchaus notwendige Bahn in der hoffnungsvollsten Kolonie Deutschlands handelt, darf man erwarten, dafs der Reichstag die geforderte kleine Zinsgarantie, die übrigens wohl nur wenige Jahre zu leisten sein würde, bewilligen wird.

Ich hoffe daher zuversichtlich, dafs die Eisenbahn, für deren Verwirklichung ich schon seit 1897 unter bedeutenden Schwierigkeiten unablässig arbeite, noch 1905 in Angriff genommen wird! — Per aspera ad astra!

Möge das grofse Werk mit Gottes Hülfe bald vollendet werden und die Civilisation bis tief in das Herz von Afrika tragen.

Die Deutsche Tsâdsee-Eisenbahn wird — namentlich wenn sie erst völlig ausgebaut sein wird — jedenfalls für ganz Zentralafrika ein Kulturwerk ersten Ranges bedeuten, welches in hohem Mafse geeignet ist zu beweisen, dafs auch für Afrika das stolze Wort des Deutschen Reichskanzlers, Grafen von Bülow, volle Geltung besitzt:

„Deutschland in der Welt voran!“

Der Verfasser.

XXV.

Anhang.

Konzession für die Gesellschaft Süd-Kamerun.

Vom 25. November 1898.

§ 1. Auf Grund der Allerhöchsten Verordnung über die Schaffung, Besitzergreifung und Veräufserung von Kronland und über den Erwerb und die Veräufserung von Grundstücken im Schutzgebiete von Kamerun vom 15. Juni 1896, und in Anwendung der Ausführungsverfügung des Reichskanzlers hierzu vom 17. Oktober desselben Jahres wird den Konzessionären für die von ihnen zu bildende Gesellschaft „Süd-Kamerun" in dem zwischen dem 12. Grad ö. L. von Greenwich und dem 4. Grad n. B. einerseits und der südlichen und östlichen politischen Landesgrenze von Kamerun anderseits gelegenen Gebiete das demnächst zu schaffende Kronland als Eigentum verliehen.

§ 2. Solange die im § 4 der genannten Verordnung vom 15. Juni 1896 erwähnten Landkommissionen in dem oben bezeichneten Gebiete noch nicht in Tätigkeit getreten sind, wird den Konzessionären die Ermächtigung erteilt, in diesem Gebiete ihrerseits Land aufzusuchen, mit etwaigen Eigentümern und Beteiligten wegen Überlassung von Land Abkommen zu treffen und solches Land vorläufig in Besitz zu nehmen. Auf das hiernach von den Konzessionären beanspruchte Land finden im übrigen die Bestimmungen des § 12 der erwähnten Verordnung Anwendung.

§ 3. Der Kaiserliche Gouverneur wird ermächtigt, auf die Dauer von 20 Jahren alle Landankäufe der Konzessionäre in dem bezeichneten Gebiete von den Eingeborenen vor jedem andern zu genehmigen.

§ 4. Die Konzessionäre verpflichten sich, das in ihrem Eigentum befindliche, innerhalb des oben bezeichneten Gebietes gelegene Land, insoweit es zu Eisenbahn-, Wege- und Stationenbau sowie zu sonstigen fiskalischen Anlagen verwendet werden soll, unentgeltlich an den Landesfiskus von Kamerun abzutreten.

§ 5. Die Konzessionäre verpflichten sich, die ihnen in dieser Vereinbarung verliehenen Rechte auf eine unter der Firma „Gesellschaft Süd-Kamerun“ zu bildende Deutsche Kolonialgesellschaft im Sinne des § 8 des Gesetzes, betreffend die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete (Reichs-Gesetzbl. 1888, S. 75), welche zugleich auch die den Konzessionären auferlegten Verpflichtungen zu übernehmen hat, zu übertragen.

§ 6. Der Gesellschaft wird die Verpflichtung auferlegt, 10 pCt. ihres jeweiligen jährlichen Reingewinnes, welcher ihr verbleibt, nachdem 5 pCt. des letzteren für den Reservefonds, bis dieser die Höhe von 25 pCt. des Grundkapitals erreicht hat, in Abzug gebracht und 5 pCt. Dividende auf das eingezahlte Gesellschaftskapital ausgeschüttet worden sind, an den Landesfiskus von Kamerun abzuführen (vergl. § 36 des Gesellschaftsstatuts).

Falls die Gesellschaft neue Gesellschaften gründet oder sich an der Bildung neuer Gesellschaften beteiligt und für die Überlassung von Land oder die Gewährung von Vergünstigungen Aktien oder Genufsscheine von den neu gebildeten Gesellschaften erhält, so hat der Landesfiskus von Kamerun das Recht, anstatt nur an dem Ergebnis dieser Aktien oder Genufsscheine fernerhin beteiligt zu sein, die Aushändigung des zehnten Teiles dieser Aktien oder Genufsscheine zu beanspruchen. Sofern der Landesfiskus von diesem Rechte

Gebrauch macht, werden die Erträgnisse der der Gesellschaft danach verbleibenden Aktien oder Genufsscheine selbstverständlich aus der Berechnung des Gewinnes, an welchem der Landesfiskus beteiligt ist, ausgeschieden.

§ 7. Falls die von den Konzessionären in Aussicht genommene Gesellschaft nicht innerhalb Jahresfrist vom Tage der Unterzeichnung dieser Vereinbarung ab die im § 8 des Gesetzes, betreffend die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete (Reichs-Gesetzbl. 1888, S. 75), vorgesehenen Rechte erworben haben wird, oder falls die fragliche Gesellschaft nicht innerhalb von sechs Monaten, nachdem sie diese Rechte erworben haben sollte, die nach dieser Vereinbarung den Konzessionären auferlegten oder von den letzteren der Gesellschaft aufzuerlegenden Verpflichtungen in rechtsverbindlicher Weise übernommen haben wird, so wird der Landesfiskus von Kamerun von allen in dieser Vereinbarung übernommenen Verpflichtungen mit der Mafsgabe frei, dafs die Konzessionäre und die Gesellschaft dem Landesfiskus alles, was sie auf Grund dieser Vereinbarung erworben haben, zurückzuerstatten haben.

§ 8. Den Konzessionären wird gestattet, die in den §§ 1 bis 4 und im § 6 enthaltene Konzession den Statuten der von ihnen unter der Firma „Gesellschaft Süd-Kamerun“ zu gründenden deutschen Kolonialgesellschaft anzufügen und in diese angefügte Konzession an Stelle der Konzessionäre die „Gesellschaft Süd-Kamerun“ zu benennen.

Konzession für die Gesellschaft Nordwest-Kamerun.

Vom 31. Juli 1899.

§ 1. Auf Grund der Allerhöchsten Verordnung über die Schaffung, Besitzergreifung und Veräufserung von Kronland und über den Erwerb und die Veräufserung von Grundstücken im Schutzgebiete von Kamerun vom 15. Juni 1896, und in Anwendung der Ausführungsverfügung des Reichskanzlers hierzu vom 17. Oktober 1896 wird der „Gesellschaft Nordwest-Kamerun" in dem nachfolgend näher bezeichneten Gebiete das in den nächsten 50 Jahren zu schaffende Kronland unter den im § 2 aufgeführten Bedingungen als Eigentum verliehen.

Dies Gebiet wird begrenzt:

im Süden vom Sannaga;

im Osten durch eine Linie, die vom Schnittpunkte des Sannaga mit dem 12. Grad östlicher Länge nach Nordnordost läuft, Kontscha berührt und am 8. Breitengrad endigt;

im Norden durch den 8. Breitengrad;

im Nordwesten durch die deutsch-englische Landesgrenze;

im Westen durch eine Linie, die von dem südlichsten Schnittpunkte des Crofs-River mit der Landesgrenze ausgehend in südöstlicher Richtung verläuft und den Sannaga an der Einmündung des Mbam trifft.

Es wird vorbehalten, die im vorstehenden bezeichneten gedachten, bezw. durch eine Benennung eines Längen- oder Breiten-

grades ausgedrückten Grenzlinien auf den Vorschlag des Kaiserlichen Gouverneurs durch Grenzbestimmungen zu ersetzen, die den vorhandenen örtlichen Verhältnissen (Flufsläufen, Gebirgszügen, Sprachgrenzen) angepafst sind.

Selbstverständlich hat die Gesellschaft in dem Vertragsgebiet alle etwa von Dritten erworbenen Rechte zu beachten.

§ 2. Solange die in § 4 der genannten Verordnung vom 15. Juni 1896 erwähnten Landkommissionen in dem obenbezeichneten Gebiete noch nicht in Tätigkeit getreten sind, wird der „Gesellschaft Nordwest-Kamerun" die Ermächtigung erteilt, nach eingeholter Genehmigung des Kaiserlichen Gouverneurs in diesem Gebiet ihrerseits Land aufzusuchen, mit etwaigen Eigentümern und Beteiligten wegen Überlassung von Land Abkommen zu treffen und solches Land vorläufig in Besitz zu nehmen. Auf das hiernach von der „Gesellschaft Nordwest-Kamerun" beanspruchte Land finden im übrigen die Bestimmungen des § 12 der erwähnten Verordnung Anwendung.

§ 3. Der Kaiserliche Gouverneur wird ermächtigt, auf die Dauer von 20 Jahren alle Landankäufe der „Gesellschaft Nordwest-Kamerun" oder ihrer Bevollmächtigten in dem bezeichneten Gebiete von den Eingeborenen vor jedem Anderen zu genehmigen.

§ 4. Die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun" verpflichtet sich, das in ihrem Eigentum befindliche, innerhalb des oben bezeichneten Gebiets gelegene Land, insoweit es zu Eisenbahn-, Wege- und Stationenbau sowie zu Kirchen, Missions- und Schulzwecken und zu sonstigen gemeinnützigen und fiskalischen Anlagen verwendet werden soll, unentgeltlich an den Landesfiskus von Kamerun abzutreten.

§ 5. Die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun" verpflichtet sich, alle ihre konzessionsmäfsigen Rechte nicht beeinträchtigenden Unternehmungen innerhalb des Vertragsgebiets zu dulden und vor allem die Freiheit des Handels zu respektieren.

§ 6. Die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ verpflichtet sich:

a) die ihr gehörenden und etwa noch in ihren Besitz gelangenden Gebiete auf ihre natürlichen Hilfsquellen jeder Art gründlich zu erforschen;

b) öffentliche Wege, Eisenbahnen, Kanäle, öffentliche Dampfschiffsverbindungen und andere Mittel für den inländischen und internationalen Verkehr selbst oder durch andere herzustellen und zu betreiben, in dem Mafse, wie die Erschliefsung des Vertragsgebiets solches zweckmäfsig erscheinen läfst.

Die Pläne für Anlagen bezw. Einrichtungen vorgedachter Art sind vor der Ausführung dem Kaiserlichen Gouverneur zur Genehmigung einzureichen, und zwar, namentlich so weit es sich um Eisenbahnen und Kanäle handelt, in Verbindung mit einem Konzessionsgesuch;

c) gewerbliche und kaufmännische Unternehmungen jeder Art, Landwirtschaft (Plantagenwirtschaft), Bergbau, insbesondere durch Anlage von Plantagen und Faktoreien, zu betreiben oder zu unterstützen. Für den Betrieb des Bergbaus greifen die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung, betreffend das Schürfen im Schutzgebiet von Kamerun, vom 28. November 1892 Platz;

d) die Produktionsfähigkeit des Vertragsgebiets nicht durch raubbauähnliche Ausbeutung zu vernichten, sondern vielmehr zu erhalten und nach Möglichkeit zu steigern.

§ 7. Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Vornahme des Holzschlags im Vertragsgebiet 25 pCt. des Waldbestandes unberührt zu lassen.

§ 8. Der „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ wird die Verpflichtung auferlegt, vorweg 5 pCt. des Reingewinns als Beitrag für öffentliche Zwecke an den Landesfiskus von Kamerun zu zahlen und alsdann 10 pCt. des Reingewinns, welcher ihr verbleibt, nachdem 5 pCt. des letzteren für den Reservefonds, bis dieser die Höhe von

25 pCt. des Grundkapitals erreicht hat, in Abzug gebracht und 4 pCt. Dividende auf das eingezahlte Gesellschaftskapital ausgeschüttet worden sind, an den Landesfiskus von Kamerun abzuführen (vgl. § 29 des Gesellschaftsstatuts). Der verbleibende Rest des Reingewinns wird nach Gewährung einer angemessenen Tantième an den Aufsichtsrat usw. so lange an die Anteilseigner Serie A und Serie B gleichmäfsig verteilt, bis dieselben einen Zins von zusammen 10 pCt. auf das eingezahlte Kapital erhalten haben.

Von dem sich alsdann noch ergebenden Überschufs des Reingewinns werden 10 pCt. an den Landesfiskus abgeführt, während der übrige Betrag den Anteilseignern der Serie A und B gleichmäfsig so lange überwiesen wird, bis dieselben einen Zins von zusammen 12 pCt. auf das eingezahlte Kapital erhalten haben. Von dem sich alsdann noch ergebenden Überschufs des Reingewinns werden 33⅓ pCt. an den Landesfiskus abgeführt, während der übrige Betrag den Anteilseignern der Serie A und B nach Mafsgabe der vorstehenden Vorschriften so lange überwiesen wird, bis dieselben zusammen 20 pCt. auf das eingezahlte Kapital erhalten haben. Der sich alsdann noch ergebende Überschufs des Reingewinns wird zu gleichen Teilen zwischen dem Landesfiskus einerseits sowie den Anteilseignern Serie A und B anderseits dergestalt verteilt, dafs die Anteilseigner hinsichtlich der auf beide Serien zusammen entfallenden Hälfte des Überschusses gleichmäfsig bedacht werden.

Von dem für öffentliche Zwecke an den Landesfiskus von Kamerun vorweg zu leistenden Beitrag ist die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ in demjenigen Rechnungsjahre, in welchem der im § 10 festgesetzte Zuschufs zur Tsâdsee-Expedition geleistet wird, befreit.

Falls die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ neue Gesellschaften gründet oder sich an der Bildung neuer Gesellschaften beteiligt und für die Überlassung von Land oder die Gewährung von Vergünstigungen Aktien oder Genufsscheine von den neu gebildeten Ge-

sellschaften erhält, so hat der Landesfiskus das Recht, an dem durch solche Geschäfte erzielten Reingewinn nach Mafsgabe der vorstehenden Bestimmungen teilzunehmen.

§ 9. Die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ ist verpflichtet, jährlich wenigstens 100 000 Mark, binnen 10 Jahren aber 3 000 000 Mark, auf das Vertragsgebiet zu Gesellschaftszwecken tatsächlich zu verwenden und die Erfüllung dieser Verpflichtung durch Vorlage der Jahresabschlüsse bei der Kolonial-Abteilung des Auswärtigen Amts bis zum 1. Juli jeden Jahres nachzuweisen.

§ 10. Die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ leistet zu der geplanten Expedition über Garua zum Tsâdsee eine einmalige bare Beihilfe von 100 000 Mark.

§ 11. Die Geltungsdauer der vorstehenden Vereinbarung wird auf 50 Jahre bestimmt, durch deren Ablauf die von der „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ auf Grund dieser Vereinbarung erworbenen Rechte nicht berührt werden. Sollte die „Gesellschaft Nordwest-Kamerun“ nach dem Ablauf von 12 Jahren eine Eisenbahnverbindung zwischen der Kamerunküste und dem Konzessionsgebiete zur Durchführung gebracht haben, so wird die Geltungsdauer bis auf 60 Jahre verlängert.

Bau- und Betriebskonzession für die Kamerun-Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem das zur Gründung einer Gesellschaft unter der Firma „Kamerun-Eisenbahngesellschaft“ gebildete Syndikat, bestehend aus folgenden Herren:

1. Seine Hoheit Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein,
2. Seine Durchlaucht Fürst Christian Kraft zu Hohenlohe-Oehringen,
3. Seine Exzellenz Schloſshauptmann Graf Borcke-Stargordt, wirklicher Geheimrat,
4. Seine Exzellenz Landesdirektor Freiherr von Manteuffel,
5. Rittergutsbesitzer H. von Borcke,
6. Rittergutsbesitzer M. von Hiller,
7. Geheimer Regierungsrat a. D. von Poschinger,
8. Rechtsanwalt Dr. Scharlach,
9. Dr. Max Schoeller,
10. Rittergutsbesitzer Freiherr von Cramer-Klett,
11. Hauptmann a. D. von Wedel,
12. Konsul René,

den Antrag gestellt hat, dieser Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn nach Wahl von der Küste im Mungotale nach Mundame oder im Wuritale nach Jabassi zu verleihen, wird die Erteilung der beantragten Konzession auf die Dauer von

90 Jahren unter den nachstehenden Bedingungen für den Fall zugesagt, dafs bis zum 1. Juli 1905

1. die Wahl der Bahnlinie im allgemeinen erfolgt ist,
2. die Gesellschaft mit einem für den Bau und Betrieb der Bahn genügenden Kapital, welches mit Zustimmung des Reichkanzlers festzusetzen ist, und auf das bei der Gründung 25% einzuzahlen sind, sich gebildet und mit einem vom Reichskanzler zu genehmigenden Statute die Rechtsfähigkeit erlangt hat.

§ 1. Der Bau und Betrieb erfolgt durch die von dem Syndikat gebildete Gesellschaft, welche ihren Sitz entweder in Berlin oder im Schutzgebiete Kamerun haben mufs.

§ 2. Die Wahl des Vorsitzenden der Direktion und des obersten Betriebsleiters bedarf der Bestätigung der Aufsichtsbehörde.

§ 3. Für den Bau der Eisenbahn gelten folgende Bedingungen:

1. Die Spurweite soll mindestens 1 m betragen; die Bahn kann eingleisig gebaut werden; jedoch ist der Grunderwerb für ein Doppelgleis vorzusehen.
2. Für den Bau der Bahnlinie ist bei gleichen Preisen deutsches Material zu verwenden.
3. Die Pläne und Kostenanschläge, aufgrund deren die Ausführung und der Betrieb erfolgen soll, bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.
4. Abweichungen von der genehmigten Linie, sofern sie eine Abkürzung oder Verlängerung der gesamten Strecke um mehr als 10 km, gleichviel nach welcher Richtung, oder endlich eine Verschiebung des Anfangs- oder Endpunktes zur Folge haben würden, bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.
5. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn mufs innerhalb einer Frist von 3 Jahren vom Tage der Erlangung der

Rechtsfähigkeit seitens der Gesellschaft erfolgen. Die Aufsichtsbehörde wird diese Frist entsprechend verlängern, wenn der Bau durch unvorhergesehene Hindernisse ohne Schuld der Gesellschaft eine Verzögerung erleiden sollte.

§ 4. Für den Betrieb der Eisenbahn gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Eröffnung des Betriebes auf einer Strecke ist vorher der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.
2. Die Bahn ist mit Betriebsmitteln in angemessener Zahl so auszurüsten, wie es das Verkehrsbedürfnis erheischt.
3. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Eisenbahn dauernd ordnungsmäfsig zu betreiben und zu diesem Behufe die Bahnanlagen einschliefslich der zu errichtenden Telegraphenanlagen und die Betriebsmittel in solchem Zustande zu erhalten, dafs die Beförderung mit Sicherheit und Regelmäfsigkeit erfolgen kann, und zwar so, dafs abgesehen von solchen Verhinderungen, welche aufserhalb des Machtbereichs der Gesellschaft liegen, wöchentlich in jeder Richtung mindestens ein Zug für Personen- und Güterbeförderung von einem Endpunkt der Bahn zum anderen fährt. Für die Personenbeförderung sind mindestens zwei Klassen einzurichten, sodafs Weifse und Farbige immer getrennt befördert werden können. Im übrigen unterliegt die Feststellung und Abänderung des Fahrplans der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, jedoch mit der Mafsgabe, dafs dieselbe nicht befugt ist, die Einrichtung neuer Stationen und Haltestellen der Gesellschaft vorzuschreiben, bevor diese nicht während drei Jahren eine Verzinsung von mindestens 6 % für ihr Kapital erzielt hat. Auch dann dürfen die von der Gesellschaft beanspruchten Leistungen nicht höher sein, als diejenigen irgend einer anderen in Westafrika unter ähnlichen

Bau-, Betriebs- und Verkehrsverhältnissen von einer Privatgesellschaft betriebenen Bahn. Die Bestimmung der Preise für den Personen- und Güterverkehr bleibt während der ersten zehn Jahre nach der Betriebseröffnung der Gesellschaft überlassen, für die Folgezeit steht es der Aufsichtsbehörde frei, wiederkehrend von fünf zu fünf Jahren Höchstsätze für die einzelnen Personen- und Güterklassen festzusetzen, in deren Grenzen die Gesellschaft befugt sein soll, die Beförderungspreise zu bestimmen. Diese Höchstsätze dürfen jedoch nicht unter die Höchstsätze irgend einer anderen in Westafrika unter ähnlichen Bau-, Betriebs- und Verkehrsverhältnissen von einer Privatgesellschaft betriebenen Bahn heruntergehen.

4. Für die Zwecke des Postdienstes liegen der Gesellschaft die gleichen Verpflichtungen ob, welche sich für die im Deutschen Reiche betriebenen Eisenbahnen aus dem Eisenbahnpostgesetze vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzblatt für 1875 S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ergeben, jedoch mit der Erleichterung, dafs an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes auf die Dauer von 20 Jahren die im Erlasse des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich, S. 380) getroffenen Bestimmungen gelten, insofern nicht noch weitergehende Erleichterungen gewährt werden.

Wenn in den Verhältnissen der Bahn durch Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschlufs an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Änderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung des Reichs-Eisenbahnamtes es nicht mehr angemessen ist, das Unternehmen wie eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung zu behandeln, hat die Gesellschaft die gleichen Verpflichtungen

ohne Einschränkung, welche das Eisenbahnpostgesetz mit den dazugehörigen Vollzugsbestimmungen den deutschen Eisenbahnen auferlegt.

5. Hinsichtlich der Benutzung des Eisenbahntelegraphen zur Beförderung solcher Telegramme, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen, und hinsichtlich des Verhältnisses zur Reichs-Telegraphenverwaltung gilt das folgende:

   a) Die Anlage von Telegraphen- und Fernsprechlinien für den öffentlichen Verkehr steht der Reichs-Telegraphenverwaltung zu. Auf Verlangen des Reichskanzlers ist die Gesellschaft verpflichtet, ihren Eisenbahntelegraphen, solange und insoweit die Reichs-Telegraphenverwaltung auf der betreffenden Strecke nicht selbst eine Telegraphenverbindung hergestellt hat, für den allgemeinen Telegraphenverkehr zu eröffnen. Die Annahme und Beförderung der Telegramme erfolgt unter sinngemässer Anwendung der Telegraphenordnung für das Deutsche Reich, sowie nach den von der Reichs-Telegraphenverwaltung festzusetzenden Tarifen und sonstigen Bestimmungen. Ist die Annahme, Beförderung und Bestellung eines Telegramms ausschliefslich durch den Bahntelegraphen erfolgt, so fliefsen ihm die Gebühren ungeteilt zu; mufs dagegen bei einem Telegramm sowohl der Bahntelegraph als auch der Reichstelegraph mitwirken, so werden die auf die Beförderungsstrecke im Schutzgebiet entfallenden Gebühren zwischen beiden je zur Hälfte geteilt. Die Berechnung findet nach näherer Bestimmung der Reichs-Telegraphenverwaltung in möglichst einfacher Weise statt.

   b) Insoweit neben dem Bahntelegraphen auch ein Reichstelegraph besteht oder errichtet wird, ist die Gesellschaft unter den vorstehenden Bedingungen berechtigt, ihren

Bahntelegraphen ebenfalls zur Beförderung aufserdienstlicher Telegramme zu verwenden, jedoch mit der Einschränkung, dafs die Eisenbahn-Telegraphenstationen nur dann Telegramme zur Beförderung mit dem Bahntelegraphen von jedermann annehmen dürfen, wenn die am Orte befindliche Reichs-Telegraphenanstalt den Dienst geschlossen hat. In der übrigen Zeit dürfen sie Telegramme lediglich von solchen Personen annehmen, die mit dem Zuge ankommen, abreisen oder durchreisen. Wenn der Bahntelegraph teilweise oder durchweg mit Fernsprechapparaten betrieben wird, so sind die unter a und b angegebenen Bestimmungen ebenfalls mafsgebend.

c) Die Gesellschaft gesteht der Reichs-Telegraphenverwaltung unentgeltlich das Recht zu, an dem Gestänge des Bahntelegraphen, soweit dies Raum bietet, ihre Telegraphen- und Fernsprechdrähte anzubringen, sowie das Recht, erforderlichenfalles eigene Gestänge für Telegraphen- und Fernsprechleitungen auf dem Grund und Boden der Bahnverwaltung längs der Eisenbahnlinie aufzustellen. Hat die Reichs-Telegraphenverwaltung eigene Gestänge an der Bahnlinie errichtet, so ist die Gesellschaft berechtigt, an dem Gestänge ihre Bahnbetriebsleitung mitzubefestigen, soweit Raum dazu vorhanden ist. Bei gemeinschaftlich benutzten Gestängen werden die Unterhaltungs- und etwaigen Verlegungskosten der Stangen von beiden Teilen nach der Anzahl der beiderseitigen Drähte getragen; im übrigen hat jeder Teil seine Drähte selbst zu unterhalten, sofern nicht darüber eine besondere Verständigung stattfindet. Die Gesellschaft hat die an der Eisenbahn entlang führende Reichs-Telegraphenleitung und -Linie durch ihr Bahnpersonal unentgeltlich mitbewachen zu lassen.

§ 5. Die Benutzung der Bahn ist jedermann unter gleichen Bedingungen zu gewähren, insbesondere haben die angesetzten Beförderungspreise gleichmäfsig für alle Personen oder Güter derselben Art Anwendung zu finden. Erleichterungen der Beförderungen, welche nicht unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Die Gesellschaft ist auf Verlangen der Aufsichtsbehörde verpflichtet, anderen Unternehmern den Anschlufs an die Bahn mittels Privatanschlufsgleisen oder Anschlufsbahnen gegen Ersatz der der Gesellschaft daraus erwachsenden Kosten zu gestatten; sofern die Gesellschaft die Anschlufsgleise oder Anschlufsbahnen nicht binnen angemessener Frist selbst herstellt, ist die Gesellschaft verpflichtet, auf den anschliefsenden Privatanschlufsgleisen den Betrieb unter Bestellung der erforderlichen Transportmittel gegen angemessene Vergütung zu übernehmen und ferner den Übergang geeigneter Transportmittel der Privatanschlufsbahnen ebenfalls gegen angemessene Vergütung zu gestatten.

§ 6. Falls die Gesellschaft schuldvollerweise gegen eine der ihr in dieser Urkunde auferlegten Verpflichtungen verstöfst und der ihr von der Aufsichtsbehörde erteilten Anweisung, diesen Verstofs gut zu machen, nicht in angemessener Frist Folge leistet, so kann sie für die durch ihr Verhalten dem Verkehr zugefügten Nachteile auf Zahlung einer entsprechenden Geldsumme in Anspruch genommen werden.

Darüber, ob ein schuldvoller Verstofs der Gesellschaft vorliegt, ferner ob sie der infolge eines solchen Verstofses erteilten Anweisung nicht entsprechend nachgekommen ist, und wie hoch sich der für die entstandenen Nachteile zu zahlende Geldbetrag beläuft, entscheidet endgültig ein nach § 7 zu bildendes Schiedsgericht. Alle hiernach von der Gesellschaft etwa zu zahlende Beträge sind an die Kasse des Kaiserlichen Gouvernements abzuführen.

Hat ein schuldvolles Verhalten der Gesellschaft hinsichtlich einer der ihr in dieser Urkunde auferlegten Verpflichtungen zur Folge, dafs die Eisenbahnstrecken nicht rechtzeitig gebaut oder nicht betrieben werden, so ist die Aufsichtsbehörde befugt, auf Kosten der Gesellschaft den Bau oder Weiterbau der Bahn und die Einrichtung oder Fortführung des Betriebes einem dritten zu übertragen oder selbst zu übernehmen. Über die Frage, ob ein derartiges schuldvolles Verhalten der Gesellschaft vorliegt, entscheidet ebenfalls endgültig ein nach § 7 dieser Urkunde zu bildendes Schiedsgericht.

Die Tatsache der Überschreitung des Voranschlages sowie der statutenmäfsigen Mittel der Gesellschaft und der dadurch verhinderten Fortführung des Baues oder Betriebes ist für sich allein noch nicht als schuldvolles Verhalten der Gesellschaft zu erachten.

§ 7. Das im § 6 vorgesehene Schiedsgericht wird in der Weise gebildet, dafs jeder Teil zwei Schiedsrichter bestellt und von sämtlichen Schiedsrichtern ein Obmann gewählt wird. Der Reichskanzler (Auswärtiges Amt, Kolonialabteilung) wird die von ihm gewählten Schiedsrichter der Gesellschaft benennen und die Gesellschaft gleichzeitig auffordern, die von ihr zu wählenden Schiedsrichter binnen vier Wochen, vom Tage der Zustellung der Aufforderung an gerechnet, zu bestellen und ihm namhaft zu machen. Kommt die Gesellschaft dieser Aufforderung nicht rechtzeitig nach, so wählt der Reichskanzler (Auswärtiges Amt, Kolonialabteilung) auch die fehlenden Schiedsrichter.

Als Obmann ist gewählt, wer die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt. Bei Stimmengleichheit wird der Obmann von dem Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts ernannt.

Das Schiedsgericht tritt in Berlin zusammen. Für das schiedsrichterliche Verfahren gelten, soweit in dieser Urkunde nichts anderes festgesetzt ist, die Vorschriften des zehnten Buches der Zivil-

prozefsordnung. Das Landgericht I Berlin ist für die in § 1045 CPO. vorgesehenen Entscheidungen ausschliefslich zuständig.

§ 8. Solange die in dieser Urkunde erteilte Konzession besteht, wird einem anderen Unternehmer die Anlage einer Eisenbahn, welche innerhalb 50 km Entfernung an jeder Seite der Bahn neben der verliehenen Bahnlinie verlaufen würde, nicht konzessiert werden.

§ 9. Alle Eigentums- oder sonstigen Rechte, welche dem Fiskus des Schutzgebietes an dem für den doppelgleisigen Bau und Betrieb der Eisenbahn und ihrer künftigen Entwicklung erforderlichen Grund und Boden kraft seiner Hoheitsrechte oder aus irgend einem sonstigen Rechtstitel zustehen, wird der Fiskus des Schutzgebietes ohne Entgelt an die Gesellschaft abtreten; insoweit ihm ein Verfügungsrecht nicht zusteht, wird die Aufsichtsbehörde nötigenfalls im Wege der Enteignung dafür besorgt sein, dafs der Gesellschaft von den Verfügungsberechtigten der erforderliche Grund und Boden frei von allen Lasten und Eigentumseinschränkungen zu Eigentum überlassen werde und zwar, soweit es sich um bebaute Grundstücke handelt, gegen angemessene, von der Gesellschaft zu zahlende Preise, bei unbebauten Grundstücken unentgeltlich, soweit dies ohne Übernahme einer Verpflichtung seitens des Fiskus des Schutzgebietes geschehen kann.

§ 10. Der Gesellschaft ist gestattet, in den Wäldern, über welche der Fiskus des Schutzgebietes verfügen kann, ohne Entgelt das für den Bau, die Unterhaltung und die Erneuerung der Bahn erforderliche Holz zu entnehmen, soweit eine solche Holzentnahme den Grundsätzen der ordentlichen Waldkultur unter Berücksichtigung der im Bahngebiet obwaltenden Verhältnisse nicht widerstreitet. Sie darf ferner aus den dem Verfügungsrecht des Fiskus des Schutzgebiets unterliegenden Grundstücken Erde, Kies und Steine für den Bau, die Unterhaltung und die Erneuerung der Bahn unentgeltlich entnehmen, soweit dadurch öffentliche Interessen nicht verletzt werden.

§ 11. Der Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, am Endpunkt der geplanten Eisenbahn ein Areal von 50000 ha Kronland auszuwählen und in Gemäfsheit der geltenden Bestimmungen über Kronland in Besitz zu nehmen. Von der Besitzergreifung sind solche Ländereien ausgeschlossen, welche zu Zwecken des Baues von Zufuhrwegen zur Eisenbahn und des Stationsbaues, sowie zu sonstigen gemeinnützigen oder fiskalischen Anlagen erforderlich sind. Für dieselben Zwecke sind Grundstücke, welche bereits in das Eigentum der Gesellschaft übergegangen sind, sofern dieselben noch unbebaut oder noch nicht kultiviert sind, unentgeltlich zurück zu übertragen, wogegen der Gesellschaft das Recht zusteht, andere gleichwertige Grundstücke in gleichem Umfange in Besitz zu nehmen.

Ferner räumt der Fiskus des Schutzgebietes der Gesellschaft in Gemäfsheit der geltenden Bestimmungen über Kronland von dem seiner Verfügung unterstehenden Grund und Boden innerhalb eines sich je 2 km zu beiden Seiten der Eisenbahn ausdehnenden Streifens unentgeltlich das Eigentum an schachbrettförmig sich längs der Bahn hinziehenden Blöcken von je 5 km Länge und 2 km Tiefe dergestalt ein, dafs an jeder Seite eines Blockes je ein Block von gleicher Gröfse frei bleibt, insoweit die Aufsichtsbehörde sich nicht mit einer anderen Einteilung einverstanden erklärt.

Die Aufsichtsbehörde wird auf Verlangen der Gesellschaft gemeinschaftliche Verhandlungen mit solchen Gesellschaften oder Privatpersonen einleiten, deren Gebiet von der Bahnlinie durchschnitten wird, um sie zur Abtretung entsprechender Blöcke von ihren Ländereien zu veranlassen. Auch beziehentlich des in dieser Weise überwiesenen Eigentums gilt der obige Vorbehalt in bezug auf Ländereien, welche jetzt oder später für öffentliche Zwecke erforderlich sind.

Die Übereignung des Grund und Bodens am Endpunkt der Bahn erfolgt nach Eintritt der für Erteilung der Konzession vorge-

sehenen Bedingungen (Einleitung dieser Konzession) und Hinterlegung einer Kaution von 150000 Mk., die der Gesellschaft zurückzugeben ist, sobald die ersten 10 km der Bahnstrecke fertiggestellt sind, und die dem Fiskus des Schutzgebietes verfallen ist, wenn die Gesellschaft den Bahnbau nicht anfängt oder vor Fertigstellung der ersten 10 km der Bahnstrecke liegen läfst. Die Überweisung der Ländereien an der Bahnstrecke erfolgt je nach Fertigstellung von je 10 km der Bahnstrecke.

§ 12. Der Bahnkörper und alle zum Betriebe der Bahn gehörigen Gebäude und Anlagen sind für die Dauer der Konzession von allen Grund- und Gebäudesteuern befreit. Ferner geniefsen Befreiung von Grundsteuern für die Dauer von 25 Jahren von der Genehmigung des Gesellschaftsvertrages alle auf Grund des § 11 dieser Konzession in das Eigentum der Gesellschaft übergehenden Grundflächen mit ihrem Zubehör, so lange sie in diesem Eigentum verbleiben und noch nicht in Kultur genommen sind. Den in Kultur genommenen oder aus dem Eigentum der Gesellschaft ausgeschiedenen Grundflächen wird für die nächstfolgenden 5 Jahre volle Befreiung von Grundsteuern gewährt. Von Ablauf dieser 5 Jahre ab geniefsen sie jede Begünstigung, welche aufser der vorgenannten für gleichartige Grundflächen dritten Unternehmern hinsichtlich der Grundsteuer gewährt werden wird.

§ 13. Vorbehaltlich Beobachtung der vorzuschreibenden Förmlichkeiten wird der Gesellschaft Zollfreiheit für die zum Bau, zur Ausrüstung, Unterhaltung und zum Betriebe der Eisenbahn und der mit ihr verbundenen Anlagen erforderlichen Materialien, Maschinen, Werkzeuge, Geräte und sonstigen Gegenstände gewährt.

§ 14. Die völlige oder teilweise Übertragung dieser Konzession oder der der Gesellschaft in Ausübung der Konzession zustehenden Rechte und Pflichten unter Aufrechterhaltung ihrer Eigenschaft als Konzessionar, sowie jede Abänderung des Gesellschaftsvertrags be-

dürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Reichskanzlers. (Auswärtiges Amt, Kolonialabteilung.)

Eine Übertragung der Konzession selbst oder einzelner ihrer Teile an eine andere, als an eine deutsche Gesellschaft oder an nicht reichsangehörige Einzelpersonen ist ausgeschlossen. Der Gesellschaft steht das Recht des Verkaufs der ihr eingeräumten Ländereien ohne Beschränkung zu.

§ 15. Der Gesellschaft wird das Vorzugsrecht auf die Konzession zur Fortsetzung der Bahn und zur Herstellung von Zweigbahnen derart eingeräumt, dafs die Gesellschaft berechtigt sein soll, die Konzession zu den von anderen Bewerbern angebotenen Bedingungen innerhalb einer angemessenen, nicht unter 6 Monaten zu bemessenden Erklärungsfrist zu übernehmen.

§ 16. Dem Fiskus des Schutzgebietes bleibt das Recht vorbehalten, die Eisenbahn nach Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Eröffnung des Betriebes an gerechnet und weiterhin nach Ablauf von je 5 zu 5 Jahren unter Beobachtung einer einjährigen Kündigungsfrist mit allen Anlagen, allen Betriebsmitteln und allem Zubehör einschliefslich der aus den Eisenbahnunternehmungen angesammelten Reserve- und Erneuerungsfonds gegen Erstattung des 25 fachen Betrages der im Durchschnitt der letzten 5 Jahre aus den Erträgnissen der Eisenbahnunternehmung zur Verteilung gelangten Dividende, mindestens jedoch gegen Ersatz des gewerblichen Wertes der vorhandenen Eisenbahnanlagen, Werkstätten und Betriebsmittel, käuflich zu übernehmen. Die Ermittelung des Wertes hat, falls Zweifel über seine Höhe obwalten, durch ein nach § 7 zu bildendes Schiedsgericht zu erfolgen. Erlangt keine Summe die Mehrheit der abgegebenen Stimmen, so gilt diejenige Summe für angenommen, welche dem Durchschnitt der von den einzelnen Schiedsrichtern genannten Summen am nächsten kommt. Die Entscheidung des Schiedgerichts ist endgültig.

Die sämtlichen auf Grund des § 11 der Gesellschaft verliehenen Ländereien verbleiben der Gesellschaft, ebenso verbleiben der Gesellschaft die aus den Erträgnissen von Landverkauf oder Verpachtung ausstehenden Gelder und alle etwaigen Reserven, welche aus den Erträgnissen von Landverkäufen gebildet sind.

§ 17. Die Aufsichtsbehörde bildet in erster Instanz der Kaiserliche Gouverneur des Schutzgebietes, in zweiter Instanz der Reichskanzler (Auswärtiges Amt, Kolonialabteilung).

§ 18. Eine Ausfertigung der endgültigen Konzessionsurkunde wird der Kamerun - Eisenbahngesellschaft ausgehändigt werden, sobald sie ordnungsmäßig durch das Syndikat gebildet ist.

§ 19. Etwaige Kosten dieser Urkunde, insbesondere etwaige Stempelkosten, trägt der Konzessionar.

Berlin, den 8. September 1902.

Der Reichskanzler.
gez. Bülow.

Übersicht

über den

Aufsenhandel des Schutzgebiets Kamerun

in der Zeit vom 31. März 1902
bis 1. April 1903.

Übersicht über den Aufsenhandel des Schutzgebiets

a. Wareneinfuhr.

Benennung der Waren	Es sind eingeführt: Duala-Bezirk Menge kg	Duala-Bezirk Wert Mk.	Victoria-Bezirk Menge kg	Victoria-Bezirk Wert Mk.
I. Erzeugnisse des Landbaues und der Forstwirtschaft sowie der zugehörigen Nebengewerbe.				
1. Reis	830 267	186 810	1 558 918	350 757
2. Kartoffeln und andere Knollengewächse, Gemüse und andere Knollengewächse	92 478	27 582	293 243	22 846
3. Material- und Spezereiwaren	966 846	827 443	241 091	224 650
4. Tabak	218 792	382 885	68 599	120 048
5. Tabakfabrikate	4 260	41 977	18 125	13 883
6. Weine aller Art, Schaumweine (Liter)	32 968	60 612	28 125	50 607
7. Branntweine aller Art „	1 181 682	811 531	306 169	198 517
8. Bier „	140 806	118 805	113 203	73 018
9. Rohbaumwolle und sonstige Pflanzenfasern	6 945	21 678	232	221
10. Bauholz und sonstige Hölzer	483 088	362 591	937 391	394 401
Zusammen I	—	2 841 914	—	1 448 948
II. Tiere und tierische Erzeugnisse.				
1. Lebendes Vieh, lebendes Geflügel (Stückzahl)	64	2 912	—	—
2. Tierische Produkte aller Art	—	—	269 225	239 610
Zusammen II	—	2 912	—	239 610
III. Mineralische und fossile Rohstoffe, Mineralöle.				
1. Zement, Kalk, Kreide, sonstige Erden und Steine	1 387 388	74 049	1 662 627	122 151
2. Salz	3 320 500	371 896	247 375	27 706
3. Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts	2 158 005	173 008	70 414	7 212
4. Petroleum (Liter)	139 220	37 809	63 225	16 447
5. Teer und Pech	4 660	2 218	10 701	2 398
Zusammen III	—	658 980	—	175 914
IV. Fabrikate aus Wachs, Fetten und Ölen.				
1. Glyzerin, Vaselin, Lanolin, Paraffin, Stearin, Vaselinöl, Paraffinöl usw., Schmiermittel, Putzöle, Schuhwichse	—	—	—	—
2. Kerzen, Lichte, sonstige Waren aus Wachs, Stearin usw.	728	789	375	525
3. Seifen aller Art (und Parfümerien)	139 726	62 725	43 769	15 704
Zusammen IV	140 454	63 514	44 144	16 229

*) Die Statistik für das Jahr 1903—1904 lag beim Abschlufs des Werkes noch nicht vor.

Kamerun im Kalenderjahre 1902—1903.*)

a. Wareneinfuhr.

im Kribi-Bezirk Menge kg	Wert Mk.	Zusammen 1902 Menge kg	Wert Mk.	Einfuhr im Jahre 1901 Menge kg	Wert Mk.	Zunahme Menge kg	Wert Mk.	Abnahme Menge kg	Wert Mk.
197 625	43 983	2 586 810	581 550	1 831 857	421 167	754 953	160 383	—	—
19 572	7 860	405 293	58 288	147 465	56 529	257 828	1 759	—	—
370 408	490 310	1 578 345	1 542 403	1 174 927	1 211 789	403 418	330 614	—	—
69 322	115 269	356 713	618 202	150 605	257 857	206 108	360 345	—	—
1 015	11 627	23 400	67 487	11 075	49 872	12 325	17 615	—	—
14 899	43 702	75 992	154 921	87 764	149 359	—	5 562	2 772	—
140 923	89 288	1 628 774	1 099 336	1 059 772	701 450	569 002	397 886	—	—
51 524	51 084	305 533	242 907	285 306	196 092	20 227	46 815	—	—
470	1 196	7 647	23 095	8 276	18 702	—	4 393	629	—
119 234	114 635	1 539 713	871 627	1 047 356	452 143	492 357	419 484	—	—
—	968 954	—	5 259 816	—	3 514 960	—	1 744 856	—	—
—	—	64	2 912	59	1 192	5	1 720	—	—
2 496	769	271 721	240 379	217 905	219 477	—	20 902	—	—
—	769	—	243 291	—	220 669	—	22 622	—	—
204 382	145 014	3 254 397	341 214	1 414 883	126 438	1 839 514	214 776	—	—
1 028 761	115 221	4 596 636	514 823	2 334 203	262 122	2 262 433	252 701	—	—
500	18	2 228 919	180 238	1 831 348	121 090	396 571	59 148	—	—
41 044	30 256	243 489	84 512	199 845	61 674	43 644	22 838	—	—
17 357	15 364	32 718	19 980	30 492	12 985	2 226	6 995	—	—
—	305 873	—	1 140 767	—	584 309	—	556 458	—	—
—	—	—	—	27 195	22 677	—	—	27 195	22 677
205	526	1 308	1 840	2 813	4 467	—	—	1 505	2 627
48 157	40 545	231 652	118 974	168 472	75 522	63 180	43 452	—	—
48 362	41 071	232 960	120 814	198 480	102 666	34 480	18 148	—	—

Benennung der Waren	Es sind eingeführt — Duala-Bezirk Menge kg	Duala-Bezirk Wert Mk.	Victoria-Bezirk Menge kg	Victoria-Bezirk Wert Mk.
V. Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse (aufser Schiefsbedarf und Sprengmitteln).				
1. Drogen und Apothekerwaren . . . . . 2. Farben, Farbwaren, Firnisse und Lacke, Tinte	38 072	35 345	29 826	31 362
3. Mineralwasser . . . . (Liter)	62 640	45 821	48 263	20 797
Zusammen V . . .	—	81 166	—	52 159
VI. Textil- und Filzwaren, Bekleidungsgegenstände usw. (aufser Lederwaren).				
1. Gewebe aller Art	301 465	1 507 325	117 208	586 040
2. Leibwäsche, Kleider, Hüte und Mützen, Posamentierwaren, Schirme, Filzwaren usw.	103 110	354 498	24 194	65 423
3. Bindfaden und Seile, Seilerwaren, leere Säcke	150 199	108 384	31 129	21 573
Zusammen VI . . .	554 774	1 970 207	172 531	673 036
VII. Leder und Lederwaren, Wachstuch, Kürschnerwaren.				
1. Schuhe und Stiefel . . . . 2. Sonstige Leder- und Sattlerwaren . . .	6 432	43 288	3 306	21 430
Zusammen VII . .	6 432	43 288	3 306	21 430
VIII. Gummi- und Kautschukwaren.				
1. Waren aller Art aus Kautschuk, Gummi und Guttapercha	507	2 689	434	940
Zusammen VIII . .	507	2 689	434	940
IX. Holzwaren, Flecht- und Schnitzwaren.				
1. Möbel und sonstige Tischlerwaren . . .	38 314	44 236	29 915	67 589
2. Korbflechtwaren, Stroh- und Bastwaren, sonstige Flechtwaren	329	901	2 938	1 247
3. Bürstenbinder- und Siebmacherwaren . .	471	1 094	220	851
Zusammen IX . . .	39 114	46 231	33 073	69 687
X. Papier- und Pappwaren, literarische und Kunstgegenstände.				
Papier und Pappe sowie Waren daraus (aufser Drucksachen)	9 628	17 668	3 965	6 222
2. Literarische und Kunstgegenstände . . .	3 219	11 744	1 001	4 014
Zusammen X . . .	12 847	29 412	4 966	10 236

im Kribi-Bezirk		Zusammen 1902		Einfuhr im Jahre 1901		Zunahme		Abnahme	
Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.
7 399	7 950	75 297	74 657	61 435	70 583	13 862	4 074	—	—
26 550	29 521	137 453	96 139	137 604	91 467	—	4 672	151	—
—	37 471	—	170 796	—	162 050	—	8 746	—	—
145 300	726 500	563 973	2 819 865	470 887	2 222 207	93 086	597 658	—	—
19 923	89 090	147 227	509 011	84 482	295 963	62 745	213 048	—	—
102 982	18 164	284 310	148 121	128 614	97 068	155 696	51 053	—	—
268 205	833 754	995 510	3 476 997	683 983	2 615 238	311 527	861 759	—	—
3 611	21 869	13 349	86 587	8 086	59 780	5 263	26 807	—	—
3 611	21 869	13 349	86 587	8 086	59 780	5 263	26 807	—	—
299	3 293	1 240	6 922	946	7 388	294	—	—	466
299	3 293	1 240	6 922	946	7 388	294	—	—	466
5 213	6 993	73 442	118 818	87 945	148 742	—	—	14 503	29 924
—	—	3 267	2 148	2 921	5 067	346	—	—	2 919
438	858	1 129	2 803	2 284	7 878	—	—	1 155	5 075
5 651	7 851	77 838	123 769	93 150	161 687	—	—	15 312	37 918
1 938	6 795	15 531	30 685	7 927	19 897	7 604	10 788	—	—
1 122	3 704	5 342	19 462	4 556	10 797	786	8 665	—	—
3 060	10 499	20 873	50 147	12 483	30 694	8 390	19 453	—	—

Benennung der Waren	Es sind eingeführt: Duala-Bezirk Menge kg	Duala-Bezirk Wert Mk.	Victoria-Bezirk Menge kg	Victoria-Bezirk Wert Mk.
XI. Stein-, Ton- und Glaswaren.				
1. Steinwaren, Waren aus Asbest, Zement usw.	5 275	7 165	3 275	2 062
2. Tonwaren und Porzellan	41 869	25 324	41 897	5 998
3. Glas und Glaswaren	51 811	65 515	27 611	34 174
Zusammen XI	98 955	98 004	72 783	42 234
XII. Metalle und Metallwaren aufser Instrumenten, Maschinen und Waffen.				
1. Blei und Bleiwaren	4 272	5 068	3 477	1 638
2. Wellblech } 3. Alle nicht besonders genannten Eisenwaren }	537 510	374 352	1 926 384	399 682
4. Waren aus andern unedlen Metallen	23 122	37 442	15 956	34 511
5. Waren aus Edelmetall	702	13 926	29	303
Zusammen XII	565 606	430 788	1 945 846	436 134
XIII. Instrumente, Maschinen und Fahrzeuge.				
1. Instrumente, Uhren, Spieldosen, Kinderspielzeug	1 109	13 779	1 156	5 564
2. Wissenschaftliche, medizinische, optische Instrumente und Maschinen	29 772	46 338	112 316	46 657
3. Transportmaschinen und Fahrzeuge aller Art, auch Fahrräder { kg (Stückzahl)	6 517 2	} 41 796	7 738	12 611
Zusammen XIII Stück	37 398 2	} 101 913	121 210	64 832
XIV. Waffen und Munition.				
1. Feuerwaffen (Stückzahl)	5 210	80 121	2 792	41 680
2. Sonstige Waffen	—	—	—	—
3. Schiefspulver und Zündhütchen	172 642	174 798	58 480	59 211
Zusammen XIV	—	254 919	—	100 891
XV. Geld	403	166 076	494	90 900
Gesamtsumme I—XV	—	6 792 013	—	3 443 180

b. Warenausfuhr.

Benennung der Waren	Es sind ausgeführt			
I. Erzeugnisse des Landbaues und der Forstwirtschaft sowie der zugehörigen Nebengewerbe.				
a. Erzeugnisse des Landbaues.				
1. Korn- und Hülsenfrüchte	—	—	—	—
2. Kokosnüsse	—	—	—	—
3. Kolanüsse	—	—	8 021	2 323
4. Kalabarbohnen	—	—	—	—

im Kribi-Bezirk Menge kg	Wert Mk.	Zusammen 1902 Menge kg	Wert Mk.	Einfuhr im Jahre 1901 Menge kg	Wert Mk.	Zunahme Menge kg	Wert Mk.	Abnahme Menge kg	Wert Mk.
2 790	4 727	11 340	13 954	13 787	20 253	—	—	2 447	6 299
2 170	2 176	85 936	33 498	20 604	19 244	65 332	14 254	—	—
53 846	75 916	133 268	175 605	118 358	147 378	14 910	28 227	—	—
58 806	82 819	230 544	223 057	152 749	186 875	77 793	36 182	—	—
2 318	2 445	10 067	9 151	7 644	13 610	2 423	—	—	4 459
204 202	182 782	2 668 096	956 816	824 077	524 657	1 844 019	432 159	—	—
69 145	138 240	179 223	210 193	78 380	226 303	29 843	—	—	16 110
61	3 151	792	17 380	250	9 081	542	8 299	—	—
275 726	326 618	2 787 178	1 193 540	910 351	773 651	1 876 827	419 889	—	—
832	5 419	3 097	24 762	2 452	17 101	645	7 661	—	—
1 925	7 397	144 013	100 392	35 601	70 929	108 412	29 463	—	—
6 511	5 355	20 766 } 2 }	59 762	8 003 } 3 }	19 167	12 763	40 595	1 Stück	—
9 268	18 171	167 876 } 2 }	184 916	46 056 } 3 }	107 197	121 820	77 719	1 Stück	—
16 460	236 843	24 462	358 644	15 421	217 730	9 041	140 914	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
105 682	104 656	336 804	338 665	250 168	255 204	86 636	83 461	—	—
—	341 499	—	697 309	—	472 934	—	224 375	—	—
100	40 000	997	296 976	892	251 053	105	45 923	—	—
—	3 040 511	—	13 275 704	—	9 251 151	—	4 024 553	—	—

b. Warenausfuhr.

im				Ausfuhr					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	8 021	2 323	20 187	2 593	—	—	12 166	270
70	70	70	70	—	—	70	70	—	—

Benennung der Waren	Es sind ausgeführt Duala-Bezirk Menge kg	Duala-Bezirk Wert Mk.	Victoria-Bezirk Menge kg	Victoria-Bezirk Wert Mk.
5. Kaffee	—	—	—	—
6. Kakao	19 320	15 854	628 730	676 614
7. Tabak	—	—	—	—
8. Andere Genufsmittel und Gewürze	—	—	—	—
9. Kopra	—	—	—	—
10. Palmkerne	9 702 141	2 142 519	908 987	120 564
11. Palmöl	2 654 260	955 518	447 506	96 826
Zusammen Ia	12 375 721	3 113 891	1 993 244	896 327
b. Erzeugnisse der Forstwirtschaft.				
1. Bau- und Nutzholz	633 591	84 066	520 415	76 092
2. Rinden	28 365	6 669	—	—
3. Farbholz	—	—	—	—
4. Kautschuk	24 662	88 371	46 481	139 520
Zusammen Ib	686 618	179 106	566 896	215 612
Gesamtsumme I	13 062 339	3 292 997	2 560 140	1 111 939
II. Tiere und tierische Erzeugnisse.				
1. Rindvieh und Kleinvieh	—	—	—	—
2. Lebendes Wild	—	—	—	—
3. Elfenbein	14 247	180 964	3 683	35 425
4. Hörner	—	—	—	—
5. Häute und Felle	—	—	—	—
6. Wolle	—	—	—	—
Zusammen II	14 247	180 964	3 683	35 425
III. Mineralische und fossile Rohstoffe.				
1. Kopal	2 746	1 954	150	100
2. Sonstige fossile Rohstoffe und Mineralien aller Art	—	—	—	—
Zusammen III	2 746	1 954	150	100
IV. Gewerbliche Erzeugnisse	—	—	—	—
V. Geld	—	—	—	—
Gesamtsumme I—V	13 079 332	3 475 915	2 563 973	1 147 464
Dazu Einfuhr	—	6 792 013	—	3 443 180
Im ganzen 1902	—	10 267 928	—	4 590 644
„ „ 1901	—	7 842 760	—	3 525 157
Zunahme bezw. Abnahme ±	—	+2 425 168	—	1 065 487

im Kribi-Bezirk		Zusammen 1902		Ausfuhr im Jahre 1901		Zunahme		Abnahme	
Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.	Menge kg	Wert Mk.
—	—	—	—	95	54	—	—	95	54
222	225	648 272	692 693	528 383	565 002	119 889	127 691	—	—
—	—	—	—	14 875	63 390	—	—	14 875	63 390
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 274	4 238	10 653 402	2 267 321	8 292 258	1 640 454	2 361 144	626 867	—	—
2 947	582	3 104 713	1 052 926	3 195 654	1 068 971	—	—	90 941	16 045
45 513	5 115	14 414 478	4 015 333	12 051 452	3 340 464	2 363 026	674 869	—	—
3 009	301	1 157 015	160 459	1 049 852	113 812	107 163	46 647	—	—
3 455	1 207	31 820	7 876	82 584	15 999	—	—	50 764	8 123
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
353 166	1 190 979	424 309	1 418 870	505 862	1 746 180	—	—	81 553	327 310
359 630	1 192 487	1 613 144	1 587 205	1 638 298	1 875 991	—	—	25 154	288 786
405 143	1 197 602	16 027 622	5 602 538	13 689 750	5 216 455	2 337 872	386 083	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 600	442 053	59 530	658 442	65 483	756 045	—	—	5 953	97 603
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 600	442 053	59 530	658 442	65 483	756 045	—	—	5 953	97 603
1 683	1 065	4 579	3 119	5 503	12 076	—	—	924	8 957
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 683	1 065	4 579	3 119	5 503	12 076	—	—	924	8 957
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
448 426	1 640 720	16 091 731	6 264 099	13 760 736	5 984 576	2 330 995	279 523	—	—
—	3 040 511	—	13 275 704	—	9 251 151	—	4 024 553	—	—
—	4 681 231	—	19 539 803	—	15 235 727	—	4 304 076	—	—
—	3 867 810	—	15 235 727	—	—	—	—	—	—
—	813 421	—	4 304 076	—	—	—	—	—	—

Quellenverzeichnis.

Barth: Reisen und Entdeckungen in Nord- und Zentralafrika.

Bericht über den I. Deutschen Kolonialkongrefs.

Buchner: Kamerun, Leipzig 1887.

Bulletin de la Société de Géographie: 1900.

Bulletins du Comité de l'Afrique Française: 1899.

Daunis, Jacques: Un Conquérant Soudanais, Revue de Paris, 1897.

Denham and Clapperton: Verschiedene Schriften.

Deutsche Kolonialzeitung, Berlin: Verschiedene Jahrgänge.

Deutsches Kolonialblatt: 1904, verschiedene Nummern.

Der Tropenpflanzer, Berlin, Mitteilungen des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees.

Die amtlichen Berichte der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes, des Kaiserl. Gouverneurs Herrn v. Puttkamer—Kamerun, Oberleutnant Hans Dominik, Hauptmann Thierry u. a. m.

Die Berichte der Gesellschaften: Nordwest-Kamerun, Süd-Kamerun und der Pflanzungsgesellschaft Victoria (Dr. juris Esser—Berlin).

Dybowski: La Route du Tchâd, Paris 1893.

Ferryman: Imperial Africa.

Fitzner, R.: Deutsches Kolonialhandbuch, Berlin 1896.

France, Anatole: Artikel in der Neuen Freien Presse, Wien 1904.

Lenfant: Bericht über seine Tsâdsee-Reise an die Académie des Inscriptions, Paris 1904.

Luggard, Sir Frederick: Reports: Nigeria.

Meinecke: Kolonialkalender.

Meyer, Hans: Die Eisenbahnen im tropischen Afrika, Leipzig, Duncker & Humblot.

Mitteilungen des Seminars für orientalische Sprachen: Berlin 1899 (Artikel von Professor Dr. Lippert).

Morgen: Durch Kamerun, Leipzig 1893.

Nachtigal: Sahara und Sûdân.

Oppenheim, Frhr. von: Rabah, Berlin 1902.

Passarge: Adamaua, Berlin 1895.

Petermann: Geographische Mitteilungen, Gotha.

Plehn: Die Kamerunküste, 1898.

Reibell, Major: Rapports „Renseignements et documents coloniaux“, 1901.

Reichenbach, Stromer von: Die Geologie der Deutschen Schutzgebiete, München—Leipzig 1896.
Rohlfs: Verschiedene Schriften. No. 2 ff.
Sievers-Hahn: Afrika, Leipzig—Wien 1901.
Schmeifser, Professor Dr.: Studie über die Geologie der Deutschen Schutzgebiete (Kolonialkongrefs 1903).
Stanley, H. M.: The Congo State, London 1885.
Staudinger: Im Herzen der Haussaländer, 1899.
Wauters: L'Etat Indépendant du Congo, Brüssel 1899.
Wauters: Mouvement Géographique, 1899.
Wohltmann: Kamerun 1896, Berlin 1896.*)

Ferner verdanke ich sehr interessante Informationen den Herren: Hauptmann von Besser, von Carnap, Ramsay, Oberleutnant von Bülow, Hans Dominik, Kramsta und Dr. jur. Esser. Ihnen Allen sei dafür herzlichst gedankt!

Der Verfasser.

*) Aus den erwähnten Schriften usw. sind einzelne Sätze sogar wörtlich wiedergegeben worden.

Berichtigungen.

Auf Seite 122 ist betreffs Fad-el-Allah gesagt worden, dafs dieser Sohn Rabahs von den Franzosen und Engländern hart bedrängt wurde. — Hier liegt ein Irrtum vor! Die Engländer nahmen am Kampfe gegen Fad-el-Allah nicht teil, standen ihm im übrigen aber ebenfalls feindlich gegenüber.

Auf Seite 208 (Fufsnote) mufs es statt „des technischen Urteils“ heifsen: „der technischen Details“.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von
E. S. Mittler & Sohn in Berlin SW12, Kochstr. 68—71.